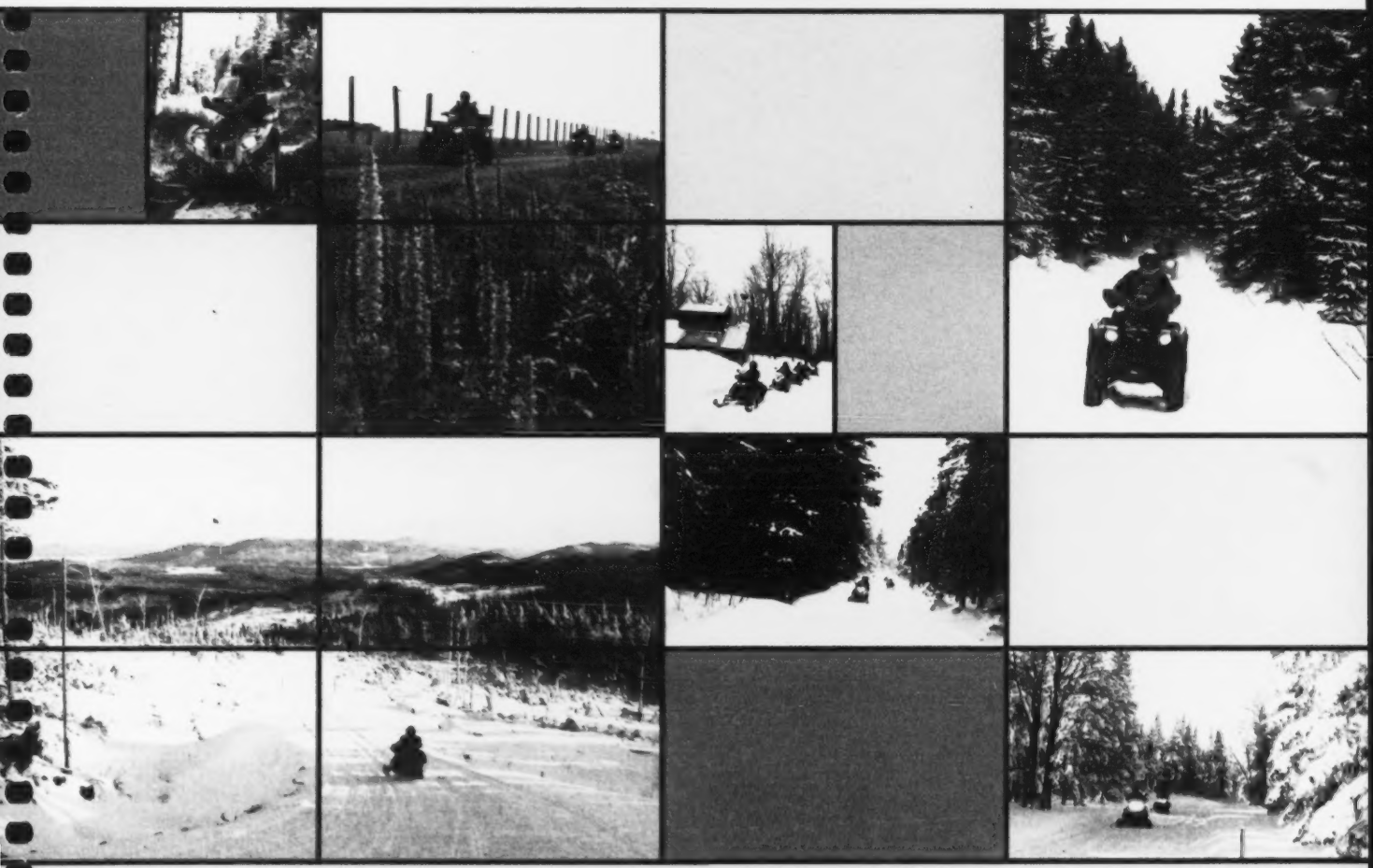
Rapport sur les véhicules hors route

VERS UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA PRATIQUE



Novembre 2009

Québec

Rapport sur les véhicules hors route

VERS UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA PRATIQUE

Novembre 2009

Rapport sur l'opportunité de maintenir en vigueur, de modifier ou d'abroger l'article 87.1 de la Loi sur les véhicules hors route

Le ministre doit, au plus tard le 29 novembre 2009, faire rapport au gouvernement sur l'opportunité de maintenir en vigueur, de modifier ou d'abroger l'article 87.1.

Ce rapport est déposé par le ministre dans les 15 jours suivants à l'Assemblée nationale ou, si elle ne siège pas, dans les 15 jours de la reprise de ses travaux. La commission compétente de l'Assemblée nationale procède à l'étude de ce rapport.

(Loi sur les véhicules hors route, L.R.Q., chapitre V-1.2, article 87.2)

Soucieux de protéger l'environnement, le ministère des Transports du Québec favorise l'utilisation de papier fabriqué à partir de fibres recyclées pour la production de ses imprimés.

Imprimé sur du papier Rolland Enviro 100 contenant 100% de fibres recyclées postconsommation, certifié Éco-Logo, procédé sans chlore et fabriqué à partir d'énergie biogaz.

100%

BIOGAZ ÉNERGIE

FSC

Recyclé

Contribue à l'utilisation responsable des ressources forestières

www.fsc.org Cert no. SGS-COC-003885

© 1996 Forest Stewardship Council

100%

ISBN 978-2-550-57580-1
ISBN 978-2-550-57581-8 (PDF)

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2009
Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2009

Table des matières

Message du ministre délégué aux Transports 5

Introduction 7

Introduction 11

Chapitre 1 - Profil de l'industrie 12

Chapitre 2 - Encadrement législatif et réglementaire 13

Chapitre 3 - 34 mesures gouvernementales adoptées en 2006 16

- Bilan des 34 mesures adoptées 17

Chapitre 4 - Tables de concertation régionale 21

- Mesures et soutien financier 21
- Mandat 21
- Bilan des travaux 21

Chapitre 5 - Protection contre certains recours 27

- Contexte 27
- Opportunité de maintenir en vigueur, de modifier ou d'abroger l'article 87.1 de la Loi sur les véhicules hors route 27

Chapitre 6 - Tournée du ministre délégué 29

PARTIE II — DES MESURES STRUCTURANTES

Introduction 33

Chapitre 1 - Poursuivre la concertation 34

- Concertation régionale 34
- Comité consultatif sur les VHR 35
- Comité interministériel sur les VHR 36

Chapitre 2 - Financer adéquatement les sentiers 37

- Programme d'assistance financière pour les clubs de VHR 37
- Programme d'aide financière pour les infrastructures 38
- Programme d'aide financière pour la protection de la faune 38

Chapitre 3 - Soutenir le bénévolat 40

- Prix de reconnaissance 40

PARTIE III — DISCUSSIONS SUR DES PERSPECTIVES D'AVENIR

Introduction 43

Chapitre 1 - Assurer la pérennité de la pratique par un resserrement de son encadrement 44

- Distances séparatrices 44
- Heures de circulation 44
- Protection contre les recours basés sur les inconvénients de voisinage 45
- Innovation technologique 46
- Circulation sur certains chemins 46

Chapitre 2 - Rendre les véhicules moins polluants 47

Chapitre 3 - Accentuer le contrôle 48

- Policiers 48
- Agents de surveillance de sentiers 48

Chapitre 4 - Accroître la sensibilisation 49

- Utilisateurs 49
- Propriétaires qui accordent des droits de passage 49
- Municipalités 49
- Fabricants 50

Conclusion : Synthèse des mesures associées au développement durable 51

ANNEXES

Annexe A : Tableau synthèse présentant le Rapport sur les véhicules hors route — Vers un développement durable de la pratique 57

Annexe B : Synthèse des mesures structurantes et des perceptives d'avenir 59

Annexe C : Cartes provinciales des sentiers interrégionaux de VHR 61

Annexe D : Données sur les VHR 65

- Tableau 1 - Motoneige – Évolution des données générales 65
- Tableau 2 - VTT – Évolution des données générales 65
- Tableau 3 - Évolution des motoneiges immatriculées au Québec 66
- Tableau 4 - Évolution des VTT immatriculés au Québec 67
- Tableau 5 - Nombre de clubs et de kilomètres de sentiers de motoneige par région 68
- Tableau 6 - Nombre de clubs et de kilomètres de sentiers de VTT par région 68
- Tableau 7 - Décès en VHR 69
- Tableau 8 - Nombre de véhicules hors route immatriculés 69

Message du ministre délégué aux Transports

C'est avec satisfaction que je vous dépose aujourd'hui les conclusions du *Rapport sur les véhicules hors route - Vers un développement durable de la pratique*, qui est le résultat du travail des tables de concertation régionale sur les véhicules hors routes (VHR), afin d'encadrer l'utilisation des VHR.

La création des tables de concertation découle d'un plan d'action comportant 34 mesures qui a été mis en œuvre au printemps 2006. La mesure phare était la création de tables de concertation régionale sur les VHR, pilotées par les CRÉ, regroupant tous les intervenants concernés par les VHR en région, afin d'établir deux réseaux de sentiers interrégionaux qui font consensus. Un travail remarquable a alors débuté.

Au printemps 2009, j'ai amorcé une tournée des régions pour écouter et échanger avec les membres des tables de concertation régionale. Ces échanges enrichissants m'ont permis de constater que la mise sur pied de tables de concertation régionale a été une initiative efficace et fortement appréciée. Toutes les régions ont d'ailleurs demandé le prolongement de leur mandat.

Depuis les dernières années, la popularité grandissante de cette activité occasionne de nombreux défis afin d'améliorer la sécurité des utilisateurs et de rendre la pratique encore plus respectueuse des riverains et de l'environnement.

Pendant cette tournée, les régions m'ont aussi fait part de l'essoufflement des bénévoles œuvrant au sein des clubs de VHR. Les bénévoles font un travail inestimable, et l'industrie des VHR repose sur eux. Il est donc important de poser des gestes concrets pour les soutenir et reconnaître leur apport.

Une autre problématique rencontrée à travers tout le Québec est le sous-financement des clubs et les besoins financiers importants pour des infrastructures durables. Pour bien soutenir les régions, il est en effet important de leur donner les moyens de réaliser leur mandat.

L'industrie des VHR a vécu des changements positifs depuis 2006. Ce rapport propose une 2e phase de mesures qui sont porteuses et tournées vers l'avenir, pour mieux responsabiliser cette industrie et lui permettre de se développer de façon durable, afin d'assurer sa pérennité.

Rappelons qu'en 2008, le Québec comptait plus de 520 000 VHR immatriculés. Cette industrie génère plus de 14 400 emplois et des retombées économiques de l'ordre de 2 milliards de dollars annuellement dans les régions.

En terminant, je veux remercier sincèrement les membres des tables de concertation régionale. Votre excellent travail a permis de mieux cerner les problématiques liées à l'utilisation des VHR mais surtout, d'avancer des pistes de solution très intéressantes pour l'avenir.

Norman MacMillan

Introduction

En 2008, le Québec comptait plus de 520 000 véhicules hors route immatriculés. Si l'on considère que deux personnes utilisent chaque véhicule, plus de un million de Québécois s'adonnent donc à cette pratique, que ce soit de façon récréative ou utilitaire, générant des retombées économiques majeures. Cette industrie est donc un levier de développement économique important pour plusieurs régions. Au cours des dernières années, ce développement intensif de la pratique a cependant soulevé de nouvelles problématiques, notamment de cohabitation.

Une vaste consultation publique sur les VHR a donc eu lieu au printemps 2005 dans 16 régions du Québec. Environ 1 000 personnes y ont assisté et près de 350 mémoires et commentaires ont été déposés à cette occasion par des citoyens, des municipalités et des organismes. Cette consultation a été suivie d'une commission parlementaire au printemps 2006. Par la suite, 34 mesures gouvernementales ont été mises en œuvre. Elles visaient, d'une part, à améliorer la cohabitation entre les utilisateurs de VHR et les citoyens demeurant à proximité des sentiers et, d'autre part, à améliorer la sécurité des utilisateurs.

Les mesures phares de ce premier plan d'action étaient la mise en place de tables de concertation régionale, un soutien financier pour les réseaux interrégionaux, des règles plus strictes encadrant la pratique et le prolongement de la protection contre les recours basés sur les inconvénients de voisinage ou sur tout autre préjudice lié au bruit, aux odeurs ou à d'autres contaminants, lorsque la cause de ces préjudices est l'utilisation de VHR. La Loi sur les véhicules hors route limite toutefois cette protection contre les recours, dans le temps et géographiquement. En effet, elle est d'une durée de cinq ans, avec révision après trois ans, et ne s'applique qu'aux sentiers interrégionaux établis par arrêté ministériel.

Ce document présente le bilan des 34 mesures adoptées par le gouvernement en 2006, dont l'avancement des travaux menés par les tables de concertation régionale, fait rapport sur l'opportunité de maintenir en vigueur, de modifier ou d'abroger la protection contre certains recours basés sur des inconvénients de voisinage, annonce des mesures structurantes et ouvre sur des perspectives d'avenir porteuses. Il vise à assurer la sécurité des utilisateurs, le respect des citoyens, de la faune et de l'environnement, ainsi que le maintien des retombées économiques pour les régions. Il permettra ainsi le développement durable de la pratique du VHR.

PARTIE I

RAPPORT

En 2008, il y avait au Québec plus de 520 00 VHR immatriculés. Les deux fédérations entretiennent des réseaux de sentiers qui totalisent plus de 50 000 km de sentiers. Cette industrie connaît une popularité sans cesse grandissante. Elle génère d'importantes retombées économiques et de nombreux emplois dans les régions.

Au cours des dernières années, la pratique de cette activité s'est développée de façon intensive, soulevant ainsi certaines nouvelles problématiques. Au printemps 2005, une consultation publique sur les VHR a eu lieu dans 16 régions du Québec. Elle a été suivie d'une commission parlementaire et de l'adoption d'un projet de loi au printemps 2006. Par la suite, 34 mesures gouvernementales ont été mises en place, visant principalement à améliorer la cohabitation et la sécurité des utilisateurs.

Ces 34 mesures incluaient notamment la création de tables de concertation régionale, pilotées par les conférences régionales des élus, un nouvel encadrement de la pratique et la prolongation de la protection contre les recours basés sur les inconvénients de voisinage liés à l'utilisation de VHR. Cette protection contre les recours est en vigueur jusqu'au 1er mai 2011 et ne s'applique qu'aux sentiers interrégionaux établis par arrêté ministériel.

La Loi sur les véhicules hors route prévoit que le ministre doit, au plus tard le 29 novembre 2009, faire rapport au gouvernement sur l'opportunité de maintenir en vigueur, de modifier ou d'abroger la protection contre certains recours. Ce rapport doit par la suite être déposé à l'Assemblée nationale et étudié par la commission compétente.

Chapitre 1
Profil de l'industrie

En 2008, il y avait au Québec 520 559 véhicules hors route immatriculés, soit 168 699 motoneiges et 351 860 véhicules tout-terrains (VTT, aussi appelés quads)[1], ce qui représentait des sommets jamais égalés. En effet, depuis 1990, le nombre de motoneiges s'est multiplié par un et demi, alors que le nombre de VTT a quadruplé.

La Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ) entretient un réseau de plus de 32 000 km de sentiers, exploité par 208 clubs. La Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ) entretient, quant à elle, un réseau de plus de 19 000 km de sentiers, exploité par 120 clubs. Plus de 55 % du réseau de VTT peut être emprunté l'hiver et près du tiers est accessible annuellement. Les sentiers sont aménagés, entretenus et signalisés par les bénévoles des clubs, qui sont aussi responsables de négocier les droits de passage et les autorisations nécessaires avec les propriétaires fonciers. Ces droits de passage sont généralement consentis pour une période d'un an et peuvent être résiliés en tout temps, ce qui entraîne une certaine instabilité des réseaux.

Pour circuler sur les sentiers, les utilisateurs de VHR doivent être membres de leur fédération respective. En 2008, la FCMQ comptait 79 342 membres annuels, alors que la FQCQ en comptait 56 700. Les fédérations et leurs clubs peuvent compter sur le soutien d'un programme d'aide, géré par le ministère des Transports, qui est financé par une surcharge sur l'immatriculation des motoneiges et des VTT. Ce programme sert notamment à financer une partie de l'entretien des sentiers, l'achat d'équipement d'entretien et l'achat de panneaux de signalisation.

L'industrie du VHR génère des retombées économiques de l'ordre de 2 milliards de dollars annuellement et plus de 14 400 emplois dans les régions[2].

La motoneige est le principal produit touristique hivernal dans plusieurs régions du Québec. La pratique de la motoneige permet de prolonger la saison touristique, pour inclure aussi l'hiver. Elle procure des revenus importants à de nombreux établissements touristiques et leur permet, dans bien des cas, de demeurer ouverts pendant toute l'année.

Pour continuer à susciter l'intérêt des clientèles québécoise, canadienne et internationale, le maintien d'un réseau de sentiers offrant des infrastructures sécuritaires et durables, ainsi que des liens entre les régions, est primordial. Il est donc important de permettre à cette industrie de consolider son réseau de sentiers afin qu'elle confirme son importance au sein de l'économie québécoise en tant que fabuleux levier économique pour les régions.

Le quad est une industrie en plein développement qui peut contribuer à l'économie des régions sur une base annuelle : l'activité se pratique 12 mois par année. Le nombre de quads augmente annuellement de façon presque exponentielle, mais s'accompagne malheureusement d'une certaine augmentation du nombre de décès. Ces décès surviennent très majoritairement hors sentiers, d'où la nécessité de continuer le développement du réseau de sentiers, unique au monde, dont est pourvu le Québec. La circulation sur les sentiers permet aussi d'atténuer les inconvénients subis par les propriétaires fonciers par la circulation hors sentiers ainsi que de limiter les dommages causés à l'environnement. Le développement d'un réseau de sentiers utilisables toute l'année est cependant très difficile à réaliser.

1 Société de l'assurance automobile du Québec.

2 Étude du ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation, 2008, et Étude du ministère du Tourisme, 2005.

Chapitre 2
Encadrement législatif et règlementaire

La pratique du véhicule hors route est encadrée par la Loi sur les véhicules hors route, adoptée en 1996, et par trois règlements: le Règlement sur la motoneige, adopté en 1972, le Règlement sur les véhicules tout terrain, adopté en 1988 et le Règlement sur les véhicules hors route, adopté en 2004.

Loi sur les véhicules hors route

La Loi encadre la pratique du VHR afin d'assurer la sécurité des utilisateurs et de favoriser une cohabitation harmonieuse avec les riverains des sentiers.

Elle établit les règles d'utilisation des VHR sur les terres du domaine de l'État, sur les terrains privés, sur les chemins privés et publics, ainsi que sur les sentiers gérés par un club d'utilisateurs. Elle énonce les règles de circulation et précise l'équipement obligatoire pour les utilisateurs et pour les véhicules, de même que les obligations des clubs qui exploitent des sentiers. La Loi stipule également que les agents de la paix et les agents de surveillance de sentiers sont responsables de son application. Finalement, la Loi précise les dispositions dont la violation constitue une infraction et les amendes qui sont applicables.

Champ d'application

- La Loi s'applique aux motoneiges et aux véhicules tout-terrains.
- Les VTT doivent être motorisés, munis d'un guidon et d'au moins deux roues, et doivent pouvoir être enfourchés; ils incluent donc les quads, les VTT à trois roues et les motos hors route.

Équipement obligatoire

- Le casque protecteur est requis en tout temps, pour tout utilisateur, qu'il soit conducteur ou passager, et qu'il circule sur les sentiers ou hors sentiers. Si le casque n'est pas muni d'une visière, l'utilisateur doit porter des lunettes de sécurité; le port de chaussures adéquates est également nécessaire.
- L'équipement dont le VHR doit être équipé comprend notamment un système d'échappement, un système de freinage, un phare blanc à l'avant, un feu de freinage rouge à l'arrière, un rétroviseur et un indicateur de vitesse aussi appelé cinémomètre.
- Il est interdit de retirer l'équipement nécessaire au fonctionnement du véhicule ou de le modifier. Par ailleurs, il est interdit de vendre, louer ou mettre à la disposition de quiconque, ou d'offrir de vendre, louer ou mettre à la disposition de quiconque, un système d'échappement de VHR qui a pour effet d'augmenter les émissions de bruit ou les rejets d'hydrocarbures par rapport à ceux émis ou rejetés par un système d'échappement installé par le fabricant.

Lieux de circulation

- La circulation des VHR est généralement permise sur les terres du domaine de l'État et sur les chemins privés.
- Sur les terres privées, elle est soumise à l'autorisation expresse du propriétaire.
- Sur les chemins publics, au sens du Code de la sécurité routière, la circulation n'est permise qu'exceptionnellement et elle requiert l'autorisation expresse du gestionnaire du réseau, soit le ministère des Transports ou les municipalités, dans les limites prévues par la Loi. Lorsqu'elle est permise, une signalisation routière conforme aux normes l'indique clairement.
- La circulation est également permise sur les sentiers exploités par un club d'utilisateurs, moyennant le paiement du droit d'accès prescrit; les clubs doivent avoir obtenu le droit de passage des autorités compétentes.
- Sauf exception, on ne peut circuler en VHR à moins de 30 m d'une résidence; un règlement municipal peut toutefois modifier cette distance.

Aménagement des sentiers

- Pour aménager un sentier, le club doit obtenir l'autorisation du propriétaire du terrain ou de l'autorité compétente.
- Un club qui exploite un sentier doit l'aménager, l'entretenir et le signaliser.

Règles d'utilisation

- L'âge minimal requis pour conduire un VHR est 16 ans; les jeunes de 16 et 17 ans doivent suivre une formation et être titulaires d'un certificat d'aptitude.
- Le permis de conduire n'est exigé que pour emprunter un chemin public dans les limites fixées par la Loi.

- Le propriétaire d'un VHR doit détenir une assurance de responsabilité civile minimale de 500 000 $. Il est à noter que le régime d'assurance automobile de la Société de l'assurance automobile du Québec n'indemnise généralement pas les victimes d'accident de VHR, à moins que l'accident soit survenu sur un chemin public et qu'il implique aussi un véhicule routier en mouvement.

Transport d'un passager

- Il est généralement interdit de transporter plus de passagers que la capacité indiquée par le fabricant du véhicule.
- Il est cependant permis de transporter un passager sur un VTT muni de quatre roues, conçu pour une personne, et modifié par l'ajout d'un siège d'appoint; ce siège doit être installé conformément aux instructions et aux recommandations du fabricant du siège.
- Tout conducteur d'un VTT modifié pour le transport d'un passager doit être âgé minimalement de 18 ans et, à partir de juin 2010, il devra être titulaire d'un certificat attestant qu'il possède les aptitudes et les connaissances requises pour conduire un tel véhicule.
- La circulation des VTT ainsi modifiés est permise uniquement sur les sentiers de clubs d'utilisateurs, sur un chemin public dans les conditions prévues par la Loi (p. ex., quand le gestionnaire du réseau routier autorise la circulation pour rejoindre un tronçon de sentier, pour rejoindre une station-service, etc.), sur un chemin privé pour rejoindre un sentier et sur un sentier aménagé sur un chemin situé sur une terre du domaine de l'État, avec l'autorisation du ministre des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), ou, à défaut d'avoir obtenu cette autorisation, uniquement sur la distance nécessaire pour rejoindre un sentier. Toutefois, le transport d'un passager sur un VTT ainsi modifié n'est pas permis, par exemple, hors sentiers sur une terre publique.

Règles de circulation

- Sauf exception, la vitesse maximale autorisée pour une motoneige est de 70 km/h et, pour un VTT, de 50 km/h.
- Le conducteur d'un VHR doit respecter la signalisation et obéir aux ordres d'un agent de la paix ou d'un agent de surveillance de sentiers.

Amendes

- Elles varient selon l'infraction qui est commise.
- L'amende est graduelle pour un excès de vitesse.
- Pour avoir circulé sur une terre du domaine privé sans l'autorisation du propriétaire, l'amende minimale est de 250 $.
- Pour n'avoir pas porté de casque protecteur, l'amende minimale est de 100 $.

Projets-pilotes

- La Loi autorise désormais le ministre des Transports à mettre en œuvre des projets-pilotes visant notamment à expérimenter l'usage d'un VHR ou d'un équipement lié à son fonctionnement, ou à la sécurité de ce véhicule, et à améliorer ou à élaborer des règles de circulation ou des normes applicables en matière d'équipement ou de sécurité.
- Trois projets-pilotes sont en cours d'élaboration au MTQ; le premier vise la circulation des motoneiges conçues pour une personne et modifiées par l'ajout d'un siège d'appoint; le deuxième concerne l'installation d'un système de chenilles sur un VTT muni de quatre roues; le troisième porte sur les véhicules de type « côte à côte ».

Règlements d'application

Le Règlement sur les véhicules hors route ainsi que le Règlement sur la motoneige et le Règlement sur les véhicules tout terrain complètent et précisent certaines dispositions de la Loi sur les véhicules hors route.

Règlement sur les véhicules hors route

- Limite de vitesse maximale à moins de 30 m des résidences : 30 km/h.
- Interdiction de circuler de 22 h à 6 h sur les sentiers situés dans les emprises ferroviaires désaffectées; les municipalités peuvent cependant modifier cette plage horaire par règlement.
- Détermination des critères de recrutement des agents de surveillance de sentiers recrutés par les clubs (patrouille régulière) et les fédérations (agents fédérés ou patrouille provinciale).
- Désignation des panneaux de signalisation assurant la sécurité des utilisateurs (panneaux et panonceaux à installer, normes d'installation, dimensions minimales, infractions et amendes afférentes, etc.).

- Interdiction, pour un conducteur de VTT conçu à l'origine pour une personne et modifié par l'ajout d'un siège d'appoint, de transporter un passager lorsqu'il circule sur une portion de sentier comportant une pente raide ascendante de 17 % ou plus, à l'approche de laquelle est installée la signalisation appropriée.
- Interdiction, pour un conducteur de VTT modifié par l'ajout d'un siège d'appoint, lorsqu'il transporte un passager, de transporter une charge maximale supérieure à celle spécifiée par le fabricant du véhicule.
- Le passager d'un VHR doit monter derrière le conducteur et demeurer assis, en faisant face vers l'avant, les pieds reposant sur les appuie-pieds.

Règlement sur la motoneige

- Un tronçon de sentier situé sur une étendue d'eau gelée ne doit être utilisé que durant la période déterminée par l'exploitant du sentier; celui-ci doit donner une information précise aux motoneigistes susceptibles de l'utiliser.
- Un motoneigiste ne peut généralement pas utiliser une piste réservée à l'usage exclusif d'un autre sport.

Règlement sur les véhicules tout terrain

- Il est interdit de conduire un VTT dont le silencieux installé par le manufacturier a été modifié, enlevé ou mis hors d'usage.

Code de la sécurité routière

Le Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.2) ne s'applique aux VHR essentiellement que pour l'immatriculation, qui est obligatoire, même si le VHR n'est utilisé que sur un terrain privé. Les municipalités ont, en vertu du Code, le pouvoir de règlementer la circulation des VHR sur les chemins publics qui relèvent de leur responsabilité. Ce type de règlement doit être transmis au ministre des Transports, dans les 15 jours de son adoption, accompagné d'un plan de signalisation et d'un rapport établissant que la circulation des VHR dans les conditions prescrites est sécuritaire. Ce règlement entre en vigueur 90 jours après son adoption, à moins d'avoir fait l'objet d'un avis de désaveu du ministre.

Autres lois et règlements

Il est important de souligner que d'autres lois et règlements s'appliquent aussi à l'encadrement des VHR, notamment la Loi sur la qualité de l'environnement et le Règlement sur la circulation des véhicules motorisés dans certains milieux fragiles, qui assurent une protection de l'environnement.

Chapitre 3
34 mesures gouvernementales adoptées en 2006

La popularité grandissante des véhicules hors route (VHR) entraîne des retombées économiques et touristiques importantes pour les régions du Québec, mais suscite également diverses préoccupations quant à la protection de la santé et de l'environnement chez les citoyens demeurant à proximité des sentiers.

Étant soucieux d'écouter ses citoyens, le gouvernement du Québec a tenu une consultation publique au printemps 2005. Celle-ci visait à entendre tous les citoyens et les groupes intéressés à proposer des pistes de solution afin de permettre l'utilisation des VHR dans le respect des propriétaires riverains de sentiers.

La consultation publique sur les VHR a permis de tenir 17 rencontres dans 16 régions du Québec. Environ 1 000 personnes y ont assisté et près de 350 mémoires et commentaires ont été déposés à cette occasion par des citoyens, des municipalités et des organismes.

Il est ressorti, de cette vaste consultation :

- Un important besoin de concertation entre tous les acteurs régionaux concernés par les VHR;
- Une volonté de convenir de réseaux de sentiers interrégionaux;
- Un besoin de financement pour que les sentiers soient aménagés de façon sécuritaire et respectueuse des riverains et de l'environnement;
- Une nécessité de resserrer les règles encadrant l'utilisation des VHR;
- Une importance de sensibiliser les utilisateurs au respect de ces règles;
- Un besoin de protéger les gestionnaires de réseaux et les propriétaires qui accordent des droits de passage;
- Un besoin d'augmenter la surveillance sur les sentiers.

L'ensemble des pistes de solution proposées a été analysées, en étroite collaboration avec les ministères et organismes concernés. Les propositions retenues ont été présentées dans un document d'orientation qui a fait l'objet de consultations particulières en commission parlementaire.

Cette commission parlementaire a eu lieu au printemps 2006. Les propositions contenues dans le document d'orientation s'articulaient autour de sept thèmes : la concertation régionale, le financement des réseaux de sentiers interrégionaux, la pérennité des sentiers, le resserrement des règles, la surveillance des sentiers, la sensibilisation et l'utilisation des VHR comme moyen de transport quotidien dans certaines régions.

Ces orientations correspondent aux grands axes des priorités gouvernementales que sont le développement durable, le développement économique des régions ainsi que l'amélioration de la santé publique et de la sécurité par la prévention.

Près de 30 groupes, dont plus d'une dizaine de conférences régionales des élus, l'Institut national de santé publique, le Protecteur du citoyen, l'Union des producteurs agricoles, les fédérations de VHR, les associations de manufacturiers et de concessionnaires de même que des groupes environnementaux et des citoyens ont participé à la commission parlementaire. Ils ont appuyé fortement les orientations proposées, tout en suggérant quelques ajustements pour les bonifier.

À la suite de cette commission parlementaire, 34 mesures gouvernementales ont été annoncées visant, d'une part, à améliorer la cohabitation entre les utilisateurs de VHR et les riverains demeurant à proximité des sentiers et, d'autre part, à améliorer la sécurité des utilisateurs.

Parmi ces mesures se trouvait l'adoption du projet de loi n° 9, Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route, qui prolongeait la protection contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage ou sur tout autre préjudice lié au bruit, aux odeurs ou à d'autres contaminants, lorsque la cause de ces préjudices est l'utilisation de VHR. Ce projet de loi a été adopté le 12 juin 2006, à la suite d'une commission parlementaire tenue en mai et juin de la même année. Cette protection contre les recours est limitée à cinq ans et ne s'applique qu'aux sentiers interrégionaux établis par arrêté ministériel. Elle fera l'objet du chapitre 5 de la présente partie.

Bilan des 34 mesures adoptées

Mesure	Statut	Commentaires
Concertation régionale		
Mettre en place, dans chaque région, une table de concertation régionale, pilotée par les CRÉ, pour établir deux réseaux de sentiers interrégionaux (un pour la motoneige et un pour le quad), d'ici au 1er novembre 2009.	Réalisée	En 2006, un cadre de mandat a été confié à 17 CRÉ. Un mandat adapté a également été confié à l'Administration régionale crie (ARC) et à l'Administration régionale Kativik (ARK) pour tenir compte de leurs réalités particulières. Dans le but d'instaurer un suivi rigoureux et d'offrir un soutien adéquat aux CRÉ, le MTQ a mis en place un comité de liaison regroupant les coordonnateurs des tables de concertation régionale et les représentants du MTQ à ces tables.
Prévoir un soutien financier pour une ressource assurant la coordination des tables.	Réalisée	Une somme de 40 000 $/année a été versée à 16 CRÉ, pour 3 ans. La CRÉ de Laval a reçu 20 000 $/année, alors que l'ARC et l'ARK ont reçu une aide supplémentaire compte tenu des réalités particulières du Nord-du-Québec.
Mettre en place un comité consultatif à l'échelle du Québec, notamment pour superviser les travaux des tables de concertation régionale et recevoir les plaintes des citoyens.	Réalisée	Le comité consultatif est présidé par le ministre délégué aux Transports. Ce comité regroupe près de 30 partenaires, comme les associations, ministères et organismes concernés par les VHR au Québec. Depuis sa mise sur pied, le comité a tenu 5 rencontres en plus de 2 colloques regroupant notamment toutes les tables de concertation régionale.
Financement		
Soutenir la mise en place des réseaux de sentiers interrégionaux (aménagement ou réaménagement des sentiers) par une aide financière provenant du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT).	En cours	Le MAMROT a un programme spécifique de 4 M$ pour les VHR, visant à financer des projets pour améliorer la cohabitation ou la sécurité, ou à déplacer des sentiers conflictuels.
Évaluer la pertinence de moduler le volet sur la péréquation du programme d'aide financé par la contribution en sus de l'immatriculation.	Réalisée	Depuis 2006, le programme prévoit une nouvelle répartition des sommes en fonction de différents critères, dont l'enneigement des sentiers, le nombre de kilomètres à entretenir, l'achalandage, etc.
Évaluer la possibilité d'ajuster le montant de la contribution en sus de l'immatriculation pour l'entretien des sentiers.	Réalisée	Le MTQ a mis à jour une analyse des besoins financiers des clubs. Le présent rapport va de l'avant avec cette mesure (voir partie 2).

Mesure	Statut	Commentaires
Pérennité des sentiers		
Protéger, de façon balisée, contre les recours basés sur les inconvénients de voisinage, le bruit et les odeurs.	Réalisée	Modification législative adoptée le 13 juin 2006 (projet de loi n° 9).
Protéger les propriétaires fonciers accordant des droits de passage contre les recours en cas d'accidents sur les sentiers aménagés sur leur terrain.	Réalisée	Modification législative adoptée le 13 juin 2006 (projet de loi n° 9).
Resserrement des règles		
Renforcer l'interdiction de modifier les véhicules (p. ex. : systèmes d'échappement).	Réalisée	Modification législative adoptée le 13 juin 2006 (projet de loi n° 9).
Interdire la vente et la location de systèmes d'échappement servant à modifier les véhicules.	Réalisée	Modification législative adoptée le 13 juin 2006 (projet de loi n° 9).
Augmenter de 14 à 16 ans l'âge minimal pour conduire un VHR.	Réalisée	Modification législative adoptée le 13 juin 2006 (projet de loi n° 9).
Prévoir une période de transition pour les jeunes de 14 et 15 ans qui ont déjà leur certificat de compétence.	Réalisée	Modification législative adoptée le 13 juin 2006 (projet de loi n° 9).
Rendre le certificat de compétence obligatoire jusqu'à 18 ans.	Réalisée	Modification législative adoptée le 13 juin 2006 (projet de loi n° 9).
Préciser l'obligation de détenir un droit d'accès pour circuler sur les sentiers.	Réalisée	Modification législative adoptée le 13 juin 2006 (projet de loi n° 9).
Rendre progressives les amendes liées aux excès de vitesse.	Réalisée	Modification législative adoptée le 13 juin 2006 (projet de loi n° 9).
Prévoir un pouvoir de réglementer pour établir des normes sonores et polluantes, et pour interdire la circulation des VHR non conformes à ces normes.	Réalisée	Modification législative adoptée le 13 juin 2006 (projet de loi n° 9).
Prévoir une amende pour la circulation sur un terrain privé sans l'autorisation du propriétaire ou du locataire.	Réalisée	Modification législative adoptée le 13 juin 2006 (projet de loi n° 9).
Augmenter de 0,5 km à 1 km la distance pour circuler sur la chaussée, à certaines conditions.	Réalisée	Modification législative adoptée le 13 juin 2006 (projet de loi n° 9).
Améliorer le visuel de la plaque d'immatriculation.	Non réalisée	Difficultés techniques d'application; implications financières importantes.
Remplacer l'obligation pour les municipalités de faire approuver les règlements municipaux sur les VHR, notamment par un devoir d'information.	Réalisée	Modification législative adoptée le 13 juin 2006 (projet de loi n° 9).
Préciser le pouvoir des municipalités régionales de comté (MRC) de modifier les plages horaires de circulation dans les emprises ferroviaires désaffectées.	À venir	Cette mesure sera prévue dans un prochain projet de règlement modifiant le Règlement sur les VHR.

Mesure	Statut	Commentaires
Resserrement des règles (suite)		
Mettre en place des plans d'évacuation des blessés sur les sentiers éloignés.	En cours	Fait partie du cadre de mandat confié aux CRÉ. Un plan-type d'évacuation des blessés sur les sentiers éloignés a été soumis aux régions en septembre 2009 par le ministère de la Sécurité publique (MSP). Les régions doivent maintenant l'adapter à leurs besoins.
Prévoir le pouvoir de réglementer pour limiter la puissance des VHR offerts en location en courte durée.	Réalisée	Modification législative adoptée le 13 juin 2006 (projet de loi nº 9).
Mettre en place un programme de reconnaissance professionnelle et de formation des guides-accompagnateurs pour la location des VHR (tourisme).	En cours	Les premières séances de formation ont débuté au mois de septembre 2009. Des outils d'accompagnement destinés aux entreprises ont également été préparés. Cinq régions touristiques agissent dans le cadre d'un projet-pilote: Laurentides, Lanaudière, Québec, Charlevoix et Saguenay–Lac-Saint-Jean.
Informer les municipalités de leur pouvoir d'interdire la circulation sur les plans d'eau servant de réservoir d'eau potable.	Réalisée	Un numéro du Muni-Express a été préparé par le MAMROT, en collaboration avec le MTQ, à l'intention des municipalités.
Réaliser une étude socioacoustique (ESA), coordonnée par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP).	En cours	L'ESA déterminera l'impact du bruit des motoneiges et proposera des mesures d'atténuation du bruit. Elle comporte trois volets: mesurer le bruit des motoneiges, analyser la perception et les effets du bruit et proposer des mesures d'atténuation. L'Université de Montréal coordonne les deux premiers volets; le troisième est sous la responsabilité de Soft dB.
Surveillance des sentiers		
Créer des patrouilles spéciales d'agents de surveillance de sentiers ayant plus de pouvoirs.	Réalisée	Modification législative adoptée le 13 juin 2006 (projet de loi nº 9).
Mieux identifier les agents de surveillance de sentiers.	Réalisée	Les deux fédérations fournissent des dossards identifiant très bien les agents de surveillance de sentiers. Par exemple, la FCMQ a doté ses agents de surveillance de sentiers de nouveaux dossards orange avec bandes fluorescentes, et les agents de la patrouille provinciale portent de nouveaux dossards verts avec bandes fluorescentes. Les véhicules de ces derniers sont également munis de gyrophares.
Continuer de former les agents de surveillance de sentiers.	Réalisée	La Sûreté du Québec (SQ) a formé des agents multiplicateurs dans les fédérations. Ces agents forment les agents de surveillance de sentiers de façon régulière.

Mesure	Statut	Commentaires
Sensibilisation		
Mener une campagne de sensibilisation auprès des utilisateurs, en partenariat avec les fabricants.	Réalisée	Le MTQ mène annuellement une campagne de sensibilisation auprès des utilisateurs de VHR. Les fabricants de VHR ont aussi mené des campagnes spéciales pour améliorer la cohabitation.
Faire de la sensibilisation auprès des jeunes de 16 et 17 ans, en milieu scolaire.	En cours	Le contenu d'un projet-pilote de même que le déroulement de l'activité ont été déterminés. Le projet devrait être présenté aux écoles à l'hiver 2010. En fonction de trois indicateurs (nombre d'accidents, nombre de VHR immatriculés et nombre de certificats de compétence délivrés à des jeunes), quatre régions (Laurentides, Lanaudière, Saguenay–Lac-Saint-Jean et Chaudière-Appalaches) ont été ciblées de façon prioritaire.
Préparer un guide d'information pour les instances municipales et régionales sur leurs pouvoirs en matière de VHR.	Réalisée	Un numéro du Muni-Express a été préparé par le MAMROT, en collaboration avec le MTQ, à l'intention des municipalités.
VHR comme moyen de transport par les Autochtones de certaines régions		
Adapter la règlementation aux réalités des communautés de ces régions.	En cours	Les tables de concertation de l'ARC et de l'ARK consultent leurs communautés pour proposer des adaptations, le cas échéant, à la législation et la règlementation en vigueur. Le MTQ consulte également une trentaine d'autres communautés autochtones pour connaître leurs commentaires et leurs propositions de modifications.
Mettre en place des comités de sécurité en VHR et de sensibilisation.	En cours	Fait partie du mandat adapté confié à l'ARC et à l'ARK.

Chapitre 4
Tables de concertation régionale

Mesures et soutien financier

Au printemps 2006, le gouvernement du Québec annonçait, parmi les 34 mesures, la mise sur pied de tables de concertation régionale, pilotées par les conférences régionales des élus, ou par une autre instance régionale mandatée par celle-ci, dans chacune des régions du Québec.

Afin de soutenir les régions dans la réalisation de leur mandat, le MTQ a versé une aide financière de 40 000 $/année, pour trois ans, à chacune des CRÉ visées. Compte tenu du petit nombre de kilomètres de sentiers interrégionaux sur le territoire de la CRÉ de Laval, il a été convenu, entre le MTQ et la CRÉ, que celle-ci recevrait 20 000 $/année, pendant trois ans. En raison de particularités géographiques, l'ARC et l'ARK reçoivent des sommes supplémentaires.

De plus, le MAMROT a un programme de 4 millions de dollars pour les VHR, visant à financer des projets pour améliorer la cohabitation ou la sécurité, ou à déplacer des sentiers conflictuels.

Mandat

Un cadre de mandat a été confié par le ministère des Transports aux 16 CRÉ dont le territoire compte un nombre significatif de sentiers interrégionaux, de même qu'à la CRÉ de Laval. Toutes les CRÉ concernées ont mis sur pied leur table de concertation sur les VHR. Dans 10 régions, les CRÉ ont décidé de piloter elles-mêmes les tables de concertation; dans 6 régions, les CRÉ ont confié le mandat à l'Unité régionale de loisir et de sport (URLS), et 1 CRÉ a confié le mandat à 2 associations touristiques régionales (ATR).

Le mandat confié aux CRÉ propose une approche basée sur la régionalisation, qui peut être adaptée aux besoins de chaque région, évitant ainsi une approche « mur à mur ».

Au 1er novembre 2009, les tables de concertation régionale devaient établir deux réseaux de sentiers interrégionaux, à partir des sentiers existants. Les tronçons de sentiers conflictuels devaient également être analysés dans le but de les déplacer ou de les réaménager, par exemple, pour y installer des mesures d'atténuation. Ultimement, les réseaux devaient permettre de relier les régions entre elles.

Il est à noter que les deux réseaux de sentiers (VTT et motoneige), à partir desquels les CRÉ ont travaillé, ont été déterminés par arrêté ministériel, publié le 29 novembre 2006 dans la *Gazette officielle du Québec*, conformément au projet de loi n° 9 adopté en juin 2006. Les tracés des sentiers interrégionaux, désignés dans un premier temps par les fédérations de VHR, ont été validés par le ministère des Transports et par le ministère du Tourisme. L'arrêté ministériel peut être modifié au besoin, après consultation des CRÉ, pour refléter les consensus régionaux. À ce jour, aucune modification n'a été apportée à l'arrêté.

De façon plus spécifique, les tables devaient aussi évaluer la situation des sentiers situés sur les emprises ferroviaires désaffectées, sur les terres agricoles et les emprises publiques (Hydro-Québec, MTQ). De plus, en collaboration avec les services d'urgence régionaux, les tables devaient mettre en place un plan d'évacuation des blessés, notamment pour les interventions sur les sentiers éloignés.

Dans le but d'instaurer un suivi rigoureux et d'assurer un soutien adéquat aux CRÉ, le MTQ a rencontré régulièrement les coordonnateurs des tables de concertation régionale afin de faire le point sur le mandat et sur l'avancement de leurs travaux. À cette fin, un comité de liaison regroupant les coordonnateurs des tables et les représentants du MTQ à ces tables a été formé.

Pour le Nord-du-Québec, il a été convenu de confier un mandat adapté, prenant en considération les spécificités territoriales. Des discussions ont donc été entreprises avec l'Administration régionale crie et avec l'Administration régionale Kativik, qui ont proposé un mandat principalement axé sur la sécurité.

Bilan des travaux

À l'automne 2009, au terme des trois années du mandat, les tables de concertation régionale ont fait état de l'avancement de leurs travaux.

Dans toutes les régions, les tables de concertation ont permis d'obtenir des résultats concrets très positifs pour l'ensemble de l'industrie. Les régions ont trouvé des façons de procéder pour arriver à concilier les intérêts très divergents de nombreux partenaires. Des progrès majeurs ont ainsi pu être réalisés en trois ans, qu'il s'agisse de l'aménagement d'infrastructures importantes, de la consolidation de certains droits de passage, de la concertation avec les partenaires associatifs et gouvernementaux ou de l'émergence d'une volonté régionale de mettre en place des sentiers durables assurant une meilleure cohabitation et une plus grande sécurité des utilisateurs, tout en maximisant les retombées économiques.

Afin de faire progresser leurs travaux le plus rapidement possible, les tables ont privilégié le travail en sous-comité. Toutes les tables ont identifié les problématiques de cohabitation concernant les sentiers interrégionaux. Presque toutes ont identifié ou mis en place des solutions relatives au réseau interrégional de motoneige. Cependant, pour le quad, plusieurs auront besoin de plus de temps. Tant pour la motoneige que pour le quad, les CRÉ souhaitent voir reconduire leur mandat afin de compléter le travail accompli depuis 2006 par l'ensemble des partenaires concernés dans les régions.

Depuis 2006, le réseau de sentiers interrégionaux n'a pas connu de croissance notable, demeurant stable à environ 23 000 km. Considérant que le dossier des VHR est en constante évolution, que les droits de passage consentis par les propriétaires fonciers sont fragiles et que des situations problématiques peuvent surgir à tout moment, malgré les efforts de concertation importants, les tables souhaitent majoritairement que la protection contre les recours basés sur les inconvénients de voisinage, prévue dans la Loi sur les véhicules hors route, soit maintenue, voire prolongée.

En effet, parmi les problématiques soulevées, les tables de concertation régionale soulignent la difficulté d'obtenir ou de conserver les droits de passage qui sont accordés par les propriétaires. La fragilité de ces droits de passage et la nécessité de devoir constamment les renégocier ou, dans le cas d'une perte de droits de passage, la nécessité de déplacer les sentiers, contribuent à l'essoufflement des bénévoles qui sont à la base même de cette industrie. Par ailleurs, pour le quad, plusieurs régions ont éprouvé de grandes difficultés à établir des consensus pour des sentiers interrégionaux utilisables toute l'année, soit pour des raisons de droits de passage, soit à cause de particularités régionales telles que les grandes distances à couvrir.

Les tables de concertation régionale ont fait part de besoins de financement supplémentaire pour la réalisation d'infrastructures majeures et pour le déplacement de certains sentiers conflictuels.

Abitibi-Témiscamingue

Pour la motoneige, les problématiques et les solutions sont toutes identifiées. Les tracés des sentiers interrégionaux ont été établis pour chacune des MRC de la région. Pour le quad, le tracé des sentiers est établi, mais sa réalisation nécessitera des investissements importants. L'exercice de planification des sentiers de quad a fait l'objet d'un consensus régional. Le tracé de ces sentiers est déterminé de façon macroscopique, particulièrement aux endroits où ils sont actuellement inexistants. Certaines problématiques et solutions ont été déterminées, mais la liste est incomplète considérant l'imprécision des tracés projetés. Les sentiers de quad utilisables toute l'année, sur de longues distances en milieu isolé, sont difficilement réalisables et non sécuritaires. Compte tenu de la difficulté d'obtenir des droits de passage, une augmentation des demandes de circulation de quads sur les chemins publics est aussi à prévoir.

Grâce aux travaux de la table de concertation, les constructions ou les réfections futures des réseaux de sentiers pourront s'appuyer sur des principes de développement durable. De plus, un plan directeur élaboré pour chacune des MRC définit les axes de développement des sentiers interrégionaux pour le quad et pour la motoneige.

Bas-Saint-Laurent

Tant pour la motoneige que pour le quad, les problématiques et les solutions ont été identifiées. Plusieurs problématiques sont déjà réglées, notamment pour le sentier de motoneige Le Petit Témis, situé dans une emprise ferroviaire désaffectée. Il faut toutefois rappeler la vulnérabilité de ce sentier qui comporte une centaine de résidences situées à moins de 30 m, notamment dans les villes de Cabano, de Notre-Dame-du-Lac et de Dégelis.

Un projet majeur (450 000 $ pour construire une passerelle au-dessus de la rivière Rimouski) a été présenté au MAMROT. La construction de la passerelle sera déterminante pour assurer les liens interrégionaux. L'échéancier de novembre 2009 sera respecté en ce qui a trait à la motoneige. Pour le quad, le mandat ne sera pas terminé, en raison d'un manque de ressources financières. L'objectif est d'aménager un sentier interrégional utilisable durant trois saisons (sauf l'hiver), qui traversera toute la région pour rejoindre les sentiers de la Gaspésie.

Capitale-Nationale

Pour la motoneige, les problématiques sont toutes réglées, ou en voie de l'être. Avec le soutien de la table de concertation régionale pour les VHR, les clubs de la région travailleront à planifier le remplacement des infrastructures saisonnières, comme des ponts de glace, par des infrastructures durables plus sécuritaires. Ceci contribuera à allonger la saison de motoneige.

En ce qui a trait au quad, les problématiques ne sont pas toutes réglées. La traversée de la réserve faunique des Laurentides, afin de créer un lien avec l'est de la région (Charlevoix) et le Saguenay–Lac-Saint-Jean, constitue une préoccupation majeure. En raison de l'agglomération urbaine de Québec, il est très difficile d'établir un réseau pour le quad d'été traversant toute la région. Une solution envisagée actuellement est d'inciter les utilisateurs de la région de Québec à se rendre à des points de départ donnant accès aux sentiers. Dans Portneuf, avec l'appui de la MRC, le développement du réseau se poursuit et deux liens sont opérationnels vers la Mauricie. Dans Charlevoix, un manque important de ressources financières et humaines (bénévoles) freine le développement des sentiers.

Centre-du-Québec

Toutes les problématiques ont été identifiées, mais pas toutes les solutions. En raison du grand nombre de droits de passage sur des terres privées, l'instabilité du réseau est une réalité de la région. La motoneige ne rencontre pas de problèmes majeurs, sinon le manque de temps des bénévoles pour remplir les formalités administratives nécessaires pour présenter des projets. Pour le quad, les droits de passage sont difficilement négociables, particulièrement pour les sentiers d'été, en raison du territoire agricole. L'utilisation du quad durant quatre saisons requiert la circulation sur des chemins municipaux.

Chaudière-Appalaches

La région de la Chaudière-Appalaches est composée à 85 % de terres privées, ce qui fragilise le réseau et entraîne une certaine instabilité. Le réseau de sentiers pour la motoneige est très développé, bien entretenu et utilisé par un grand nombre de touristes américains comme porte d'entrée vers d'autres régions du Québec.

Quant au quad, il sera complexe de développer un réseau de sentiers utilisables durant toute l'année dans la région puisque le territoire est très largement forestier de tenure privée (75 %). La circulation des motoneiges et des quads sur les chemins municipaux est très fréquente et soulève des questions de sécurité ainsi que des problématiques de cohabitation avec les citoyens riverains. La région a mis l'accent sur une saine cohabitation entre usagers et résidents et sur l'information de la population.

Côte-Nord

Les solutions aux problématiques connues ont toutes été identifiées, tant pour la motoneige que pour le quad, mais pas entièrement mises en œuvre, car cela nécessite des investissements importants. Les liens interrégionaux seront dirigés vers le Saguenay–Lac-Saint-Jean et le Bas-Saint-Laurent, en empruntant les traversiers. Les principaux problèmes constatés sont liés aux dommages subis sur les sentiers lors de divers épisodes de pluies diluviennes et aux difficultés géographiques, comme les traversées de rivières très larges qui ne gèlent pas et les accidents de terrain. Ainsi, la principale préoccupation de cette région est le pont de la rivière Betsiamites. Pour des raisons de sécurité, une importante passerelle pour VHR est souhaitée.

Pour le quad, la table de concertation a privilégié la pratique du quad durant trois saisons. En raison de la grandeur du territoire, il n'y aura pas de sentier interrégional en hiver. Toutefois, pour l'hiver, des boucles et des petits sentiers locaux pourraient être développés, notamment pour attirer davantage de touristes provenant du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie.

Estrie

Le réseau est entièrement cartographié. À la suite de consultations, des problématiques ont été identifiées, de même que plusieurs pistes de solution, dont les lignes de lot et les routes rurales. Les passages sécuritaires pour VHR sur les routes et l'urbanisation constituent des problématiques constantes. La table de concertation régionale a permis des échanges positifs entre les différents intervenants et a produit des tracés de sentiers consensuels.

Il est à noter que seulement 9 des 1 160 km de sentiers de VHR sont situés sur des terres publiques. Actuellement, la motoneige ne rencontre pas de problèmes majeurs. Toutefois, le quad fait face à la difficulté d'obtenir des droits de passage sur des terres privées. Il sera difficile d'envisager la circulation durant les quatre saisons.

Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine

En Gaspésie, les problématiques et leurs solutions sont toutes identifiées, tant pour la motoneige que pour le quad. Depuis le début du mandat, les partenaires régionaux ont investi quelque 2 millions de dollars dans l'aménagement des sentiers, sur un total des coûts estimé à 3,5 millions de dollars dans le diagnostic. Le rythme de réalisation des correctifs suit les disponibilités budgétaires. La détérioration des sentiers à la suite d'inondations est un problème récurrent important.

Aux Îles-de-la-Madeleine, les solutions sont presque toutes identifiées. Cependant, certaines problématiques liées à des passages non sécuritaires de VHR sur les routes ne sont pas encore résolues. La pratique de la motoneige ne comporte pas de problématique précise. La pratique du quad fait face à des difficultés particulières, en raison notamment des milieux fragiles comme les dunes. Le mandat a été divisé en deux parties. Les travaux de la première partie, concernant la circulation sur les terres publiques, notamment les milieux dunaires, sont terminés et un projet de règlement municipal a été déposé au MDDEP pour approbation. Pour la deuxième partie, concernant la circulation sur les terres privées et les routes municipales, les travaux cheminent. Une prolongation du mandat de la table de concertation aiderait les travaux à cheminer plus rapidement.

Lanaudière

Bien que la table de concertation ait réglé certaines problématiques majeures de cohabitation, les solutions ne sont pas encore toutes identifiées. Les problématiques sont en constante évolution, en raison de la perte de droits de passage privés et publics. Le manque de financement rend également certaines solutions non réalisables. Le sentier interrégional de motoneige situé dans le parc du Mont-Tremblant sera déplacé afin de le contourner. La Société des établissements de plein air du Québec (Sépaq) et les clubs visés ont trouvé les solutions à cette problématique.

Le dossier motoneige progresse et celui du quad connaît certaines difficultés, comme l'obtention des droits de passage sur les terres agricoles. Une utilisation durant les quatre saisons sera difficile pour cette région. Il faut aussi noter que la région de Lanaudière est une des régions où la démographie augmente et où la motoneige est très utilisée, notamment par des touristes, ce qui soulève une problématique de cohabitation particulière.

Laurentides

Bien que de nouvelles situations surviennent régulièrement, la grande majorité des problématiques ont été identifiées dans les 76 municipalités du territoire. Cependant, les solutions sont difficiles à trouver en raison d'une augmentation constante de la population et d'une géographie particulière. Il faut souligner que la région des Laurentides est une des régions où le tourisme à motoneige est le plus développé.

Le financement des projets fait également partie des problématiques soulevées : des travaux de 2,5 millions de dollars sont prévus. Par ailleurs, les conséquences du jugement dans la cause du Petit Train du Nord sont importantes. Cependant, la table a permis de belles réalisations. En effet, la concertation des différents intervenants a permis l'avancement de plusieurs dossiers et l'obtention de certains droits de passage, par exemple, le sentier quad Notre-Dame-du-Laus, le passage de VTT de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) à Blainville et le sentier de motoneige TQ-33 à Saint-Hippolyte.

Laval

Grâce à la table de concertation régionale, des liens consensuels ont été identifiés. Malgré un milieu fortement urbanisé, beaucoup de terres agricoles et des milieux humides, toutes les problématiques des sentiers de motoneige ont été réglées. Cependant, de nouveaux problèmes surviennent périodiquement.

Pour le quad, il reste trois problématiques à résoudre. La circulation hors sentiers constitue une préoccupation.

Un plan de communication a été présenté à l'automne 2008, notamment pour répondre aux plaintes. La table a élaboré un plan d'évacuation des blessés sur les sentiers de VHR.

Mauricie

La CRÉ a confié le mandat à l'Unité régionale du loisir et du sport (URLS), qui avait déjà un comité régional sur les sentiers récréatifs, qui incluait également les activités non motorisées. Les problématiques et leurs solutions ont toutes été identifiées. Ces solutions passent par des droits de passage et du financement, mais les moyens de les obtenir n'ont pas été définis.

Les problématiques du quad sont plus présentes, car les sentiers existants sont moins développés. Il existe notamment des problèmes de cohabitation au lac Wayagamac et au lac Turcotte, qui soulèvent des problématiques particulières de circulation sur les chemins forestiers. Il est à noter que la circulation sur les chemins forestiers est très fréquente et peut poser certains problèmes de cohabitation.

La table a donné des résultats concrets importants : sentier de motoneige à Saint-Étienne-des-Grès, élaboration d'un projet-pilote sur la signalisation (plan de signalisation des sentiers, formation des bénévoles pour que la signalisation soit installée conformément aux normes, etc.), réalisation du Plan directeur des sentiers récréatifs mauriciens. La région travaille actuellement à développer un sentier interrégional de motoneige du sud au nord, qui emprunterait des sentiers régionaux et locaux déjà existants. Quand les droits de passage seront obtenus, il faudra modifier les sentiers pour leur conférer un caractère interrégional.

Montérégie (Est et Vallée-du-Haut-Saint-Laurent)

Les solutions aux problématiques n'ont pas toutes été identifiées pour les sentiers interrégionaux dans ces deux CRÉ. La construction d'autoroutes et l'urbanisation de certaines portions du territoire obligent de déplacer, à plus ou moins longue échéance, certains sentiers, ce qui explique la difficulté de prévoir le tracé complet du réseau.

La pérennisation des sentiers dans ces régions est difficile puisqu'ils sont situés à plus de 95 % sur des terres privées. Les traversées du réseau routier et des cours d'eau fragilisent, en certains endroits, la permanence du réseau de VHR. Les deux tables souhaiteraient mettre en place un mécanisme permanent de concertation dans chaque MRC, notamment avec l'UPA et les clubs.

Nord-du-Québec – Administration régionale Crie

En raison de réalités géographiques particulières et d'une utilisation des VHR comme moyen de transport quotidien, la CRÉ a un mandat axé davantage sur la sécurité et les adaptations nécessaires à la Loi et aux règlements. Des consultations ont été tenues, notamment avec l'Association des trappeurs cris, concernant les sentiers situés à proximité des lignes de trappes et les solutions qui seront proposées.

Nord-du-Québec – Administration régionale Kativik

La CRÉ a également reçu un mandat spécifique, pour les mêmes raisons que l'Administration régionale crie. Son mandat consiste notamment à établir un diagnostic sur la situation des VHR au Nunavik, à proposer des adaptations législatives et réglementaires en fonction des réalités inuites particulières, à mettre en place un mécanisme de surveillance et de sensibilisation pour améliorer la sécurité, et à déterminer les sentiers qui nécessitent de l'entretien et du balisage.

Nord-du-Québec – Baie-James

Les problématiques rencontrées sont généralement situées en territoire éloigné, sur des terres publiques, tant pour la motoneige que pour le quad. Il devient essentiel d'effectuer un exercice d'harmonisation entre les opérations forestières et la planification des sentiers.

Pour la motoneige, franchir les cours d'eau et traverser les routes non sécuritaires constituent les principales problématiques. Une proposition de sentiers de quad sera déposée par une firme de consultants à l'automne 2009. Les coûts de réalisation seront élevés et la région souligne la nécessité d'obtenir le financement adéquat pour réaliser les projets.

Outaouais

La table de concertation régionale a déterminé deux réseaux de sentiers interrégionaux durables, un pour le quad et un autre pour la motoneige. Les solutions ont presque toutes été identifiées. Cependant, certaines problématiques particulières ne sont pas encore réglées, notamment le contournement de certains parcs et la circulation dans des réserves. En effet, la région de l'Outaouais présente des problématiques de circulation dans certaines aires protégées, comme le parc de Plaisance, le parc de la Gatineau et la réserve faunique Papineau-Labelle. Des discussions se poursuivent afin de trouver des solutions, mais les négociations sont longues avec certains organismes.

La table a cependant donné des résultats concrets, notamment en rétablissant les sentiers de motoneige TQ-43 et TQ-63, en réglant des problèmes de voisinage avec des producteurs forestiers et en établissant certains liens interrégionaux.

Saguenay–Lac-Saint-Jean

Pour la motoneige, toutes les solutions ont été identifiées. Cependant, leur mise en œuvre dépend de la disponibilité du financement. En effet, des passages de VHR non sécuritaires sur certaines routes doivent être déplacés et certains tronçons de sentiers sur des cours d'eau doivent être déménagés pour améliorer la sécurité des utilisateurs.

Pour le quad, la majorité du tracé est identifiée et en partie aménagée. Il subsiste toutefois des problématiques pour relier la région à la Mauricie, à la Côte-Nord et à la Capitale-Nationale. Toutefois, bien que ce ne soit pas des sentiers interrégionaux, la table souhaite d'abord réfléchir au développement du réseau à l'intérieur même de la région afin d'offrir plus de possibilité aux utilisateurs. Il faut également mentionner que la circulation du quad n'est pas permise sur l'ensemble du territoire puisque certaines municipalités ne l'ont pas autorisée. De plus, à certains endroits, l'accès aux services est complexe.

Chapitre 5
Protection contre certains recours

Contexte

Le Petit Train du Nord est une emprise ferroviaire désaffectée utilisée comme parc linéaire. En 1993, un bail a été signé par le gouvernement du Québec et la MRC des Laurentides pour confier l'exploitation du parc à la MRC. Dans cette MRC, le Petit Train du Nord est utilisé comme piste cyclable l'été et comme sentier de motoneige l'hiver. Selon Motoneige Canada, au début des années 2000, la motoneige générait des retombées économiques annuelles estimées à 100 millions de dollars dans les Laurentides; le Petit Train du Nord était la principale porte d'entrée de la région pour les motoneigistes.

En 2002, la Coalition pour la protection de l'environnement du Parc linéaire Petit Train du Nord a été autorisée par la Cour supérieure à exercer un recours collectif contre la MRC des Laurentides, deux clubs de motoneigistes et leurs assureurs. Ce recours collectif était basé sur des inconvénients de voisinage causés par le bruit et les odeurs liés à la circulation des motoneiges, et visait un tronçon de 38 km du parc linéaire. Le Procureur général du Québec n'était alors que mis en cause, et non défendeur, aucune conclusion n'étant dirigée contre lui à l'origine.

En 2002-2003, en raison du recours collectif, la MRC n'était plus en mesure de s'assurer pour que les activités de vélo et de motoneige continuent dans le parc linéaire. Afin de permettre la tenue de ces activités et de maintenir les retombées économiques qui y sont liées, le gouvernement a adopté des décrets le 19 juin 2002, le 4 décembre 2002 et le 10 décembre 2003, pour assumer la responsabilité civile de la MRC des Laurentides. Le Procureur général du Québec est alors devenu défendeur pour les dommages subis par les demandeurs, pour les saisons 2002-2003 et 2003-2004, année où ce tronçon de sentier a été fermé à la circulation des motoneiges.

Le 30 novembre 2004, la Cour supérieure a rendu un jugement dans la cause du Petit Train du Nord. Le tribunal a accueilli partiellement le recours collectif intenté par la Coalition. Le gouvernement, qui avait adopté des décrets pour assumer la responsabilité civile de la MRC des Laurentides, a été condamné, solidairement avec celle-ci, à verser une indemnité de 1 200 $ à chaque membre du groupe résidant ou ayant résidé à 100 m ou moins de part et d'autre du parc linéaire, pour les saisons hivernales 2002-2003 et 2003-2004. Ce jugement a été porté en appel.

En décembre 2004, le gouvernement adoptait une série de mesures visant à trouver un équilibre entre le droit à la quiétude des riverains demeurant à proximité des sentiers et les attentes des utilisateurs de VHR. Parmi ces mesures se trouvaient l'adoption du projet de loi n° 90, Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route, la mise en place d'un comité interministériel regroupant tous les ministères concernés par les VHR et une tournée des régions.

Le projet de loi n° 90, adopté à l'unanimité par l'Assemblée nationale le 16 décembre 2004, offrait une protection temporaire contre les recours qui auraient pu être intentés sur la base d'inconvénients de voisinage ou de préjudice lié aux bruits, aux odeurs ou à d'autres contaminants, lorsque la cause de ces préjudices est l'utilisation d'un VHR. Cette protection s'étendait alors jusqu'au 1er mai 2006. Cette protection a été prolongée au 1er mai 2011 lors de l'adoption du projet de loi n° 9, Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route, le 13 juin 2006.

Par ailleurs, le 20 novembre 2008, la Cour suprême du Canada a rendu un jugement dans l'affaire Ciment du Saint-Laurent. Ce jugement a donné raison aux citoyens et a confirmé que des inconvénients de voisinage pouvaient être causés sans qu'il y ait de faute civile, donc même si une loi permettait l'activité qui causait les inconvénients. Le propriétaire foncier est alors responsable des dommages ainsi causés.

À la suite de ce jugement, sur recommandation du procureur gouvernemental, un désistement de la procédure d'appel dans l'affaire du Petit Train du Nord a été transmis à la Cour d'Appel du Québec le 3 juillet 2009.

Opportunité de maintenir en vigueur, de modifier ou d'abroger l'article 87.1 de la Loi sur les véhicules hors route

L'article 87.1 de la Loi sur les véhicules hors route se lit comme suit :

> « Nulle action en justice fondée sur des inconvénients de voisinage ou sur tout autre préjudice lié aux bruits, aux odeurs ou à d'autres contaminants ne peut être intentée pour des faits survenus entre le 16 décembre 2001 et le 1er mai 2011, lorsque la cause du préjudice allégué est l'utilisation d'un véhicule visé par la présente loi, dès lors que ce véhicule circule aux endroits autorisés par la présente loi ou ses règlements.

L'action en justice peut néanmoins être intentée contre le conducteur ou le propriétaire d'un véhicule hors route lorsque la cause du préjudice est le non-respect d'une disposition de la présente loi ou d'un règlement pris sous son autorité ou lorsque le préjudice résulte d'une faute intentionnelle ou d'une faute lourde commise par ce conducteur ou par ce propriétaire dans l'utilisation de ce véhicule.

À compter du 29 novembre 2006, le premier alinéa ne s'applique qu'aux faits survenus, à partir de cette date, dans les sentiers faisant partie du réseau interrégional établi par un arrêté du ministre publié à la *Gazette officielle du Québec*. Tout arrêté de modification de ce réseau doit être pris après consultation des conférences régionales des élus intéressées, instituées en vertu de la Loi sur le ministère des Affaires municipales et des Régions (chapitre M-22.1) ».

Avec les jugements dans les affaires du Petit Train du Nord et de Ciment du Saint-Laurent, il existe une possibilité que des recours visant à interdire la circulation des véhicules hors route soient intentés. En effet, malgré tous les efforts de concertation et de meilleur encadrement de la pratique entrepris depuis 2006, il n'existe aucune garantie que des recours ne seront pas entrepris.

Il est toutefois important de noter que ces jugements n'invalident aucune disposition contenue dans la Loi sur les véhicules hors route. En conséquence, la protection contre les recours basés sur les inconvénients de voisinage continue de s'appliquer aux sentiers interrégionaux, établis par arrêté ministériel, jusqu'au 1er mai 2011.

Si des recours visant à interdire la circulation des VHR devaient être intentés, il pourrait y avoir des interruptions importantes dans le réseau de sentiers. En effet, de crainte de devoir faire face à des recours, certains propriétaires pourraient refuser d'accorder des droits de passage. Cela aurait des conséquences majeures sur le maintien de l'intégrité des réseaux, tant local, régional qu'interrégional, de même que sur la sécurité des utilisateurs et sur le maintien des retombées économiques liées à cette activité.

Ainsi, les fermetures de sentiers entraîneraient une augmentation du nombre d'accidents puisque les utilisateurs circuleraient alors hors sentiers, dans des endroits non sécuritaires et non signalisés. En évitant de fermer les sentiers, on prévient la circulation anarchique hors sentiers des quelque 520 000 VHR, qui serait moins sécuritaire pour les utilisateurs, plus irritante pour les citoyens et nécessiterait une surveillance accrue des policiers.

On ne peut non plus ignorer que la pratique de la motoneige et du VTT génère d'importantes retombées économiques et de nombreux emplois. En évitant la fermeture des sentiers, on maintient des retombées économiques de l'ordre de 2 milliards de dollars dans les régions et plus de 14 400 emplois liés à ce secteur d'activité. Conserver un lien entre les régions permet également d'offrir un produit touristique unique au monde.

La protection contre certains recours, actuellement prévue dans la Loi, a permis de s'assurer que les sentiers ne ferment pas sous la pression d'éventuels recours, préservant ainsi les investissements consentis par les paliers de gouvernement et les fédérations pour réaménager les sentiers, et protégeant les retombées économiques liées à la pratique du VHR en région, dans une perspective de développement durable. Cette protection a également permis que les tables de concertation régionale mènent leurs travaux pour établir des consensus sur l'emplacement des sentiers.

Dans l'optique où des efforts sérieux ont été et continueront d'être déployés afin de diminuer les inconvénients associés à la pratique du VHR, un consensus des régions demande de maintenir en vigueur cette protection contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage ou liés aux bruits, aux odeurs ou à d'autres contaminants, notamment afin de permettre aux tables de concertation régionale de poursuivre leurs travaux. L'ensemble des intervenants pourraient ainsi continuer à trouver des solutions novatrices et durables pour mettre en œuvre des mesures d'atténuation ou déplacer des tronçons de sentiers conflictuels.

Chapitre 6
Tournée du ministre délégué

En 2009, le ministre délégué aux Transports a fait une tournée des régions pour écouter les membres des tables de concertation régionale sur l'avancement de leurs travaux, sur leurs préoccupations et sur les pistes de solution qui pourraient être mises en place.

Les principales constatations se dégageant de ces rencontres sont les suivantes :

- la mise sur pied de tables de concertation régionale est une initiative fortement appréciée. Elles favorisent la concertation de tous les acteurs régionaux concernés par les véhicules hors route et donnent des résultats concrets. Le prolongement de leur mandat est demandé de façon unanime par les régions;
- la réalisation du mandat pour le quad s'avère beaucoup plus complexe que prévu;
- les bénévoles œuvrant au sein des clubs de VHR ressentent un essoufflement et trouvent ardu de remplir les documents administratifs nécessaires pour obtenir les autorisations requises des divers ministères et organismes. De plus, ils soulignent que la négociation des droits de passage avec certains propriétaires est parfois laborieuse;
- bien que très apprécié, le programme d'aide financière mis en place par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire de 4 millions de dollars sera insuffisant pour répondre à tous les besoins d'infrastructures, dont la construction d'infrastructures majeures;
- les régions demandent que la contribution en sus de l'immatriculation des VHR soit augmentée afin de financer les clubs de façon adéquate;
- la circulation sur les chemins forestiers ou dans des aires protégées (parcs, réserves fauniques, etc.) demeure un des points majeurs de préoccupation pour certaines régions;
- les conséquences découlant des jugements dans les causes de Ciment du Saint-Laurent et du Petit Train du Nord inquiètent les propriétaires qui accordent des droits de passage et les gestionnaires de sentiers de VHR;
- le comportement délinquant de certains utilisateurs de VHR, notamment ceux qui circulent en dehors des sentiers balisés, rend difficile la négociation de droits de passage avec les propriétaires terriens;
- l'importance de mener davantage de campagnes de sensibilisation afin que les utilisateurs de VHR adoptent un comportement sécuritaire et respectueux, particulièrement en respectant les limites de vitesse et en évitant de circuler la nuit, a été soulevée;
- la circulation de nuit peut être source de conflits avec les résidents riverains des sentiers;
- un large consensus des régions demande de prolonger la protection contre les recours basés sur les inconvénients de voisinage;
- les régions demandent une surveillance accrue de la part des policiers sur les sentiers fédérés et hors sentiers.

Il importe donc de poursuivre les efforts entrepris depuis 2006 afin de maintenir les acquis et de trouver de nouvelles solutions porteuses permettant une cohabitation harmonieuse entre les citoyens et les utilisateurs de VHR, tout en générant un maximum de retombées économiques dans les régions du Québec, dans une perspective de développement durable.

PARTIE II

DES MESURES STRUCTURANTES

Introduction

L'augmentation importante du nombre de véhicules hors route immatriculés, les problématiques identifiées par les tables de concertation régionale, les préoccupations environnementales et de santé publique, le développement durable ainsi que les constatations effectuées lors de la tournée des régions du ministre délégué aux Transports illustrent bien la complexité des enjeux liés à l'utilisation des VHR.

Le défi consiste à concilier encore davantage le droit des citoyens demeurant à proximité des sentiers et le droit des utilisateurs de pratiquer leur activité de façon sécuritaire.

Les problématiques identifiées par les régions nécessitent la poursuite de l'implication de tous les partenaires interpellés par les VHR, qu'il s'agisse des ministères et organismes, des conférences régionales des élus, des municipalités, des fabricants, des fédérations de VHR ou de tous les citoyens afin de trouver de nouvelles solutions durables, adaptées à chaque milieu.

Dans la deuxième partie du rapport, le gouvernement annonce la mise en place d'une série de mesures structurantes répondant aux demandes formulées par les partenaires, comme les tables de concertation régionale. Elles constituent une avancée majeure pour assurer la pérennité de la pratique du VHR au Québec et s'orientent autour de la concertation, du financement adéquat et du soutien au bénévolat.

Chapitre 1
Poursuivre la concertation

Concertation régionale

Mesure

Le mandat confié aux CRÉ de mettre en place des tables de concertation régionale sur les VHR, afin d'établir des réseaux de sentiers interrégionaux de VHR, est prolongé pour trois ans, avec un soutien financier de 40 000 $/année. Le nouveau mandat sera adapté pour tenir compte de l'avancement des travaux.

Lors de la tournée effectuée par le ministre délégué aux Transports auprès des tables de concertation, on a mentionné unanimement que la mise sur pied des tables était une excellente initiative qui a donné des résultats concrets, majeurs et structurants. Les tables de concertation permettent une meilleure communication entre tous les intervenants concernés par les véhicules hors route, y compris les citoyens. De plus, elles facilitent la recherche de solutions consensuelles afin d'établir un réseau de sentiers durables.

Compte tenu de la très grande complexité des enjeux liés à la pratique du VHR, le bilan des travaux des tables de concertation exposé dans la partie I du présent rapport permet de constater que les problématiques identifiées par les membres des tables ne sont toutefois pas toutes réglées. Par exemple, la détermination d'un réseau interrégional de sentiers pour le quad s'avère plus complexe que prévu et le financement pour la construction d'infrastructures majeures demeure difficile.

Pour permettre de poursuivre la concertation régionale, un deuxième mandat de trois ans sera confié aux 17 conférences régionales des élus concernées afin que les tables de concertation régionale mises sur pied en 2006 poursuivent leurs travaux. Les CRÉ pourront de nouveau désigner une autre instance régionale pour remplir ce mandat.

Ce deuxième mandat privilégie toujours une approche basée sur la régionalisation. Cela permet d'adapter les travaux des tables de concertation régionale aux besoins de chaque région, évitant ainsi une approche « mur à mur ».

La première mission de chaque table de concertation régionale sera de compléter le premier cadre de mandat confié en juillet 2006. En raison des difficultés rencontrées par les régions pour mettre en place un réseau de sentiers interrégionaux de quad opérationnel toute l'année, le mandat « quad » pourra être revu et adapté par chacune des régions pour mieux répondre à ses réalités spécifiques. Ce mandat régionalisé et adapté devra être approuvé par le MTQ.

Comme pour le premier mandat, les deux réseaux de sentiers interrégionaux pour les VHR devront être identifiés à mêmes les réseaux existants, et les responsables devront avoir obtenu tous les droits de passage appropriés. Ces sentiers devront être aménagés de façon à atténuer les inconvénients de voisinage. Dans certains cas, les sentiers conflictuels devront être déplacés ou réaménagés, par exemple, avec des mesures d'atténuation du bruit ou de la vitesse. Dans le cas où des déplacements seraient envisagés, les sentiers régionaux ou locaux devront être considérés de façon prioritaire avant de construire de nouveaux tronçons. Les sentiers interrégionaux devront éviter les aires protégées et prendre en considération la protection des écosystèmes.

Chaque table de concertation régionale sera également invitée à :

- proposer des mesures pour limiter le plus possible la circulation des VHR à proximité des zones habitées, particulièrement de 20 h à 7 h;
- tendre à augmenter les distances séparatrices minimales entre les sentiers et les résidences, particulièrement pour les nouveaux sentiers;
- prévoir des espaces de stationnement aux abords des principaux sentiers, permettant un accès facile et sécuritaire à ces sentiers;
- réduire le plus possible la circulation sur les sentiers aménagés sur des cours d'eau;
- proposer des mesures visant à protéger la faune et les habitats fauniques sur les sentiers;
- mettre en place des moyens visant à diminuer la circulation illégale hors sentiers, particulièrement sur les terres privées, par exemple, l'installation de clôtures ou de panneaux de sensibilisation invitant à rester sur les sentiers.

Afin de maximiser les retombées économiques en région, les sentiers interrégionaux de VHR devront être bien intégrés à l'offre de services, notamment pour les clientèles touristiques.

Afin que les citoyens soient informés de l'avancement des travaux des tables de concertation régionale et qu'ils puissent y participer, chaque table sera invitée à rendre accessible toute l'information pertinente en réalisant des activités de communication, par exemple, en diffusant des bulletins sur le site Internet de la CRÉ ou des communiqués de presse.

Une fois les réseaux interrégionaux en place, les tables devront maintenir les acquis et prévenir les nouveaux problèmes de cohabitation.

Au terme de ce deuxième mandat, en décembre 2012, les régions du Québec seront pourvues de réseaux de sentiers interrégionaux de VHR consensuels, permettant une cohabitation harmonieuse entre les résidents riverains et les utilisateurs ainsi qu'une pratique sécuritaire.

Comme pour le premier cadre de mandat, les tables de concertation regrouperont l'ensemble des intervenants régionaux concernés par les VHR. Les membres devront participer activement à la réalisation du mandat confié aux CRÉ et aux tables de concertation. Considérant que pour certains enjeux régionaux ou pour la réalisation d'infrastructures multifonctionnelles majeures le milieu des activités récréatives non motorisées pourrait être identifié comme partenaire, il est suggéré qu'un représentant de ce milieu soit invité à participer aux travaux de la table.

Dans chaque région, une personne-ressource continuera d'être attitrée à la coordination de la table de concertation régionale par la CRÉ. Ce coordonnateur sera responsable de l'avancement des travaux de la table.

Afin de soutenir les CRÉ, le ministère des Transports versera une aide financière pour l'embauche du coordonnateur. Ce soutien financier, de 40 000 $/année, pendant trois ans, sera versé selon les modalités déterminées dans des ententes à intervenir entre le ministère des Transports et les CRÉ. La CRÉ de Laval pourra recevoir un soutien financier de 20 000 $/année, pendant trois ans, pour la coordination de sa table de concertation.

Par ailleurs, les mandats confiés à l'Administration régionale crie et à l'Administration régionale Kativik sont encore en cours et leurs travaux se poursuivent.

Finalement, afin d'assurer un suivi rigoureux des travaux, d'offrir un soutien permanent aux CRÉ et d'assurer une concertation entre toutes les régions, le MTQ continuera de coordonner les travaux du Comité de liaison MTQ-régions, composé des coordonnateurs des tables de concertation régionale, des représentants du MTQ à ces tables, de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec et de la Fédération québécoise des clubs quads.

Comité consultatif sur les VHR

Mesure

Le Comité consultatif sur les VHR deviendra permanent et son mandat sera révisé pour en optimiser le rôle.

Le Comité consultatif sur les véhicules hors route a été créé en 2006 afin notamment d'assurer une concertation d'ensemble entre les différents partenaires et de superviser les travaux des tables de concertation régionale.

Le Comité consultatif sur les VHR est présidé par le ministre délégué aux Transports. Il regroupe 27 membres et 4 ministères observateurs. Le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, le ministère de la Sécurité publique et le ministère du Tourisme en font partie. Les autres ministères, membres du Comité interministériel sur les VHR, y sont présents à titre d'observateurs et interviennent lorsque des sujets relevant de leur compétence sectorielle sont abordés.

Parmi les membres du Comité, se trouvent également des représentants de citoyens, des CRÉ, de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec, de la Fédération québécoise des clubs quads, du milieu policier, de l'Union des producteurs agricoles, des unions municipales, des fabricants et des concessionnaires de VHR, du milieu touristique et des affaires, ainsi que des groupes environnementaux.

À ce jour, le Comité consultatif sur les VHR a tenu cinq rencontres et deux colloques.

Le Comité consultatif sur les VHR sera dorénavant permanent. Afin d'en optimiser le rôle, son mandat sera révisé pour s'articuler autour des grandes orientations suivantes :

- superviser les travaux des tables de concertation régionale;
- concilier les problématiques interrégionales pour assurer un lien dans les réseaux;
- recevoir les plaintes des citoyens;

- échanger sur les besoins qui seront soulevés par les régions en cours de mandat;
- favoriser la concertation entre les partenaires membres du Comité consultatif;
- assurer une veille portant sur les problématiques particulières pouvant toucher l'industrie des VHR au Québec et les analyser;
- rendre toute information pertinente accessible.

Il est à noter que le mandat du Comité consultatif pourra évoluer dans le temps puisqu'il devient permanent et que les tables de concertation ne sont pas permanentes. Par conséquent, sa composition est aussi appelée à évoluer.

Comité interministériel sur les VHR

Mesure

Le Comité interministériel sur les VHR sera maintenu afin de poursuivre la concertation entre les partenaires gouvernementaux.

Le Comité interministériel sur les véhicules hors route a été créé en 2004 afin d'améliorer la concertation entre les ministères concernés par les VHR. Sous la présidence du ministère des Transports, les autres ministères qui le composent sont le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation, le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, le ministère de la Santé et des Services sociaux, le ministère de la Sécurité publique et le ministère du Tourisme.

Les régions ont souligné à plusieurs reprises l'importance d'une concertation entre les différents partenaires gouvernementaux. Il faut donc maintenir et renforcer les liens entre les ministères interpellés par les VHR afin d'optimiser le soutien aux régions.

Chapitre 2
Financer adéquatement les sentiers

Mesure

La surcharge sur l'immatriculation des VHR sera bonifiée de 15 $ par VHR pour soutenir adéquatement les clubs, pour financer les infrastructures sur les sentiers et pour protéger la faune et les habitats fauniques. Ces programmes seront gérés par le MTQ.

Cette bonification sera répartie comme suit :

- 10 $ de plus pour les clubs et les fédérations;
- 4 $ pour les infrastructures;
- 1 $ pour la protection de la faune et des habitats fauniques.

Programmes d'assistance financière pour les clubs de VHR

La Fédération des clubs de motoneigistes du Québec entretient un réseau de plus de 32 000 km de sentiers, exploité par 208 clubs. La Fédération québécoise des clubs quads entretient, quant à elle, un réseau de plus de 19 000 km de sentiers, exploité par 120 clubs.

La principale source de financement pour les clubs de VHR est la vente des droits d'accès à leurs membres. Ces droits d'accès permettent aux utilisateurs de circuler sur les sentiers aménagés, entretenus et signalisés par les bénévoles des clubs dans tout le Québec. La FCMQ compte 79 342 membres annuels et la FQCQ en compte 56 700. Le montant de ces droits d'accès a augmenté régulièrement au cours des dernières années. Actuellement, il est de 250 $ pour la motoneige (montant qui inclut les 55 $ pour l'assurance de responsabilité civile Max Neige) et de 160 $ pour le quad (l'assurance de responsabilité civile n'est pas incluse dans le droit d'accès).

Ces revenus ne sont toutefois pas suffisants pour assurer l'entretien des sentiers, l'achat d'équipement d'entretien, l'achat de signalisation, etc. Depuis 1993 pour la motoneige et depuis 1998 pour le quad, le gouvernement gère donc deux programmes d'assistance financière destinés à la FCMQ, à la FQCQ et à leurs clubs affiliés. Ces programmes, basés sur le principe utilisateur-payeur, sont financés entièrement par le prélèvement d'une contribution en sus de l'immatriculation des VHR. Cette surcharge est payée par tous les propriétaires de VHR, et non seulement par les membres des fédérations, puisqu'il s'agit d'un effort collectif pour améliorer la sécurité, la cohabitation et la protection de l'environnement, qui sont l'affaire de tous.

Présentement, la surcharge sur l'immatriculation des motoneiges est de 25 $ et celle sur les quads est de 6 $. La dernière augmentation de la surcharge pour la motoneige est entrée en vigueur en 1999. La surcharge pour le quad n'a jamais été majorée depuis son instauration en 1998.

Ces programmes normés visent à améliorer la sécurité des utilisateurs de VHR, en partenariat avec les deux fédérations, notamment par l'entretien des sentiers, l'achat d'équipement d'entretien, la signalisation, la promotion de la sécurité, le développement régional et la formation des agents de surveillance de sentiers.

Depuis quelques années, les deux fédérations ont fait des demandes pour augmenter le montant de la surcharge. Cette industrie, qui repose essentiellement sur des bénévoles, a besoin d'une aide importante pour en assurer la pérennité. Les clubs doivent avoir les moyens adéquats pour entretenir et signaliser leurs sentiers, pour en assurer la sécurité. La machinerie requise pour l'entretien des sentiers est de plus en plus vieille. Le parc de surfaceuses pour la motoneige a atteint une moyenne d'âge de 12 ans, alors que l'âge médian se situe à 7,5 ans, pour une vie utile de 15 ans. Pour le quad, l'âge du parc est encore plus élevé.

Les frais d'entretien ont aussi augmenté considérablement, notamment en raison du prix de l'essence. On estime le coût d'entretien des sentiers de quad à 368 $/km/année, alors que le programme actuel ne permet le financement que de 30 $/km. Le coût d'entretien des sentiers de motoneige est estimé à 404 $/km/année. Le programme actuel ne permet de verser qu'une aide moyenne de 100 $/km.

L'augmentation de la surcharge permettra d'améliorer la qualité des sentiers, ce qui aura un pouvoir attractif auprès des nouveaux membres. De plus, des sentiers mieux aménagés seront encore plus sécuritaires. Il est important de noter que la grande majorité des accidents mortels surviennent hors sentiers, particulièrement pour le quad. Il est donc important d'amener les utilisateurs de VHR à circuler sur les sentiers. Les coûts sociaux associés aux accidents mortels et avec blessés graves sont majeurs. Il faut mentionner que les accidents en VHR ne sont généralement pas indemnisés par la SAAQ.

Les clubs de VHR ont plusieurs obligations en ce qui a trait à la sécurité des utilisateurs. Cela passe notamment par l'installation d'une signalisation uniforme et homogène sur tous les sentiers, signalisation qui est malheureusement toujours déficiente sur les sentiers de VHR à ce jour.

L'augmentation de l'aide financière assurera aussi la formation des agents de surveillance de sentiers bénévoles (agents réguliers et patrouille spéciale) : plus de surveillance égale moins de délinquance; la présence des agents de surveillance complète la patrouille policière sur les sentiers et implique moins de dépenses pour l'État.

Par ailleurs, plus les sentiers seront attractifs et sécuritaires, plus il y aura de membres et de touristes, ce qui fera augmenter les retombées économiques pour l'ensemble des régions du Québec.

Enfin, la protection de l'environnement préoccupe de plus en plus la société et le gouvernement du Québec. Tous les utilisateurs de VHR doivent participer à l'effort collectif. Les principaux impacts négatifs de ces véhicules sur l'environnement, la faune et la flore sont causés par la circulation anarchique hors sentiers. Il est donc important de mettre tous les propriétaires de VHR à contribution pour les inciter à circuler sur les sentiers balisés, limitant ainsi les dommages produits par la circulation répétitive, particulièrement dans les milieux fragiles comme les plages, dunes, milieux humides et ravages de chevreuils. Le rajeunissement du parc de surfaceuses aura également un effet positif sur l'environnement et le développement durable.

Il faut également noter que les tables de concertation régionale reconnaissent le sous-financement des clubs comme étant un problème majeur et sont en accord avec des augmentations de la surcharge sur l'immatriculation des VHR. En se basant sur le nombre d'immatriculations de 2008, les clubs et les fédérations recevront respectivement 1,7 million de dollars de plus pour la motoneige (pour un total de 5,9 millions de dollars) et 3,5 millions de dollars de plus pour le quad (pour un total de 5,6 millions de dollars).

Programmes d'aide financière pour les infrastructures

Les travaux des tables de concertation régionale sur les VHR ont mis en évidence des besoins importants en infrastructures pour améliorer la sécurité des sentiers, pour faire des liens interrégionaux ou pour déplacer des sentiers conflictuels. L'ensemble des régions a fait état de besoins dépassant très largement les 4 millions de dollars du programme d'aide financière du MAMROT. À titre d'exemple, sept régions ont chiffré à près de 20 millions de dollars leurs besoins en infrastructures majeures.

Les infrastructures représentent en effet des investissements très importants pour les clubs, d'autant plus que de nombreuses normes gouvernementales doivent être respectées lors de leur construction ou de leur rénovation, notamment pour la protection de l'environnement.

Plusieurs régions ont mentionné des besoins de financement pour des infrastructures majeures, multifonctionnelles, qui permettent notamment de traverser des cours d'eau importants ou de relier deux régions.

Les diverses intempéries que les régions ont connues ces dernières années (pluies diluviennes, tempêtes, inondations, incendies de forêt, etc.), de même que les changements climatiques, ont aussi contribué à augmenter les investissements nécessaires dans les infrastructures pour préserver la sécurité sur les sentiers et permettre des liens efficaces entre les régions. Il faut mentionner que les liens interrégionaux favorisent des retombées économiques accrues et une activité touristique plus importante.

Une augmentation de la surcharge de 4 $ par VHR permettra de créer un fonds spécial, dans lequel plus de 2 millions de dollars seront versés annuellement, qui servira notamment à financer des projets majeurs structurants pour aménager ou réaménager les réseaux de sentiers interrégionaux.

Programmes d'aide financière pour la protection de la faune

La circulation répétée des VHR, surtout hors sentiers, et la multiplication des sentiers peuvent avoir des conséquences négatives importantes pour la faune et les habitats fauniques : dérangement des espèces nicheuses, dérangement des cervidés dans les ravages, modification des comportements des animaux, détérioration des cours d'eau et des frayères, dégradation des milieux humides et des herbiers aquatiques, des tourbières, des dunes, etc.

Afin de réparer ou prévenir les dommages, la Fondation de la faune du Québec a demandé qu'une surcharge de 1 $ par VHR soit prélevée pour financer des projets visant la protection et la conservation de la faune et de ses habitats, associés à l'utilisation des VHR. Parmi les projets qui pourraient être financés par ce programme, il y a la sensibilisation des utilisateurs (p. ex. : la production de dépliants), l'intégration des préoccupations fauniques dans l'aménagement des sentiers (p. ex. : la traverse de cours d'eau, la production d'un guide d'aménagement), la protection et la restauration des habitats endommagés (p. ex., l'aménagement de frayères, la sauvegarde de la biodiversité) et l'amélioration des interventions en milieu forestier en fonction des besoins de la faune (p. ex. : planification des différents usages lors de l'aménagement d'un sentier).

Cette mesure permettra d'investir plus de 500 000 $ annuellement dans des projets liés au développement durable et à la préservation de la biodiversité.

Chapitre 3
Soutenir le bénévolat

Prix de reconnaissance

Mesure

Afin de reconnaître l'important travail et le dévouement des bénévoles, un prix de reconnaissance est institué.

Les bénévoles des clubs et des fédérations font un travail remarquable. Les activités de VHR reposent essentiellement sur leur inestimable engagement. Ces bénévoles sont à la base d'une activité économique qui génère des retombées économiques de plus de 2 milliards de dollars. Leur dévouement mérite d'être reconnu afin de les encourager à continuer leur bon travail.

Ainsi, à compter du printemps 2010, un prix de reconnaissance sera organisé à l'Assemblée nationale, afin de reconnaître le travail de deux bénévoles pour chacune des régions du Québec (34 lauréats), soit un pour la motoneige et un pour le quad. Parmi ces 34 lauréats, 2 grands gagnants seront honorés pour l'excellence de leur contribution.

Ce prix comporte donc deux volets. Le premier volet, « Action régionale », vise à reconnaître et à valoriser des bénévoles œuvrant dans le domaine de la motoneige et du quad au Québec. Ce volet reconnaît une personne dans chaque région administrative du Québec :

- pour son engagement bénévole dans le domaine de la pratique de la motoneige et du quad;
- pour ses actions bénévoles qui, menées au sein d'un club ou d'une fédération, ont une portée locale ou régionale.

Le deuxième volet, « Excellence », vise à souligner l'apport exceptionnel de l'action bénévole de deux lauréats au volet « Action régionale » :

- pour l'apport exceptionnel de leur engagement bénévole;
- pour leur actions, qui, menées au sein d'un club ou d'une fédération, ont une portée exceptionnelle.

PARTIE III

DISCUSSIONS SUR DES PERSPECTIVES D'AVENIR

Introduction

Les mesures structurantes annoncées dans la Partie II du présent rapport concernent essentiellement une nouvelle façon de planifier et d'aménager les sentiers, par la concertation, le soutien financier et le soutien aux bénévoles qui exploitent les sentiers. Toutefois, certaines problématiques soulevées par les tables de concertation mettent davantage en cause le comportement des utilisateurs, comme la circulation hors sentiers, la circulation de nuit, l'utilisation de véhicules bruyants, la sensibilisation, etc.

Pour répondre aux besoins exprimés par les partenaires des régions et les citoyens, des pistes de solution sont donc proposées, à des fins de discussions et de consultations, pour resserrer l'encadrement de la pratique du VHR dans le but de la rendre encore plus sécuritaire et plus respectueuse des riverains.

Chapitre 1

Assurer la pérennité de la pratique par un resserrement de son encadrement

Depuis 2004, de nouvelles règles sont venues encadrer de façon plus stricte la pratique du VHR. Parmi les mesures adoptées en 2004 et 2006, on note la limite de vitesse maximale de 30 km/h à moins de 30 m des résidences, l'interdiction de circuler la nuit dans les emprises ferroviaires désaffectées, le renforcement de l'interdiction de modifier les véhicules (p. ex : systèmes d'échappement), l'interdiction de vendre des systèmes d'échappement servant à modifier les véhicules, l'augmentation, de 14 à 16 ans, de l'âge minimal pour conduire un VHR, l'obligation de détenir un certificat de compétence jusqu'à 18 ans, l'obligation de détenir un droit d'accès pour circuler sur les sentiers, des montants d'amendes progressifs pour les excès de vitesse, une amende pour la circulation sur un terrain privé sans l'autorisation du propriétaire ou du locataire, etc.

Ces mesures marquaient la ferme volonté gouvernementale de rendre la pratique plus sécuritaire et plus respectueuse. Elles ont donné des résultats tangibles depuis leur adoption. Cependant, les représentants des citoyens aux tables de concertation souhaitent un nouveau resserrement, pour continuer l'amélioration et tendre vers une cohabitation parfaitement harmonieuse.

Afin d'assurer la pérennité de la pratique du VHR et diminuer les sources de bruit, différentes problématiques doivent être abordées : les distances séparatrices, les heures de circulation, la protection contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage, le type de technologie des moteurs de VHR, la circulation dans les chemins forestiers et dans les emprises routières, etc.

Distances séparatrices

La Loi sur les véhicules hors route interdit aux VHR de circuler à moins de 30 m, d'une résidence, ou à une distance inférieure à celle fixée par règlement municipal[3]. Certaines exceptions sont prévues, par exemple, lorsque le VHR circule sur un chemin public ou dans une emprise ferroviaire désaffectée. Le jugement du Petit Train du Nord a cependant déterminé que, pour le tronçon visé par le recours collectif, les riverains subissaient des inconvénients de voisinage dus au bruit dans un rayon de 100 m de part et d'autre de la piste.

La distance entre les sentiers et les résidences est donc névralgique pour rendre la cohabitation harmonieuse. En effet, selon une étude finlandaise[4], une distance séparatrice d'au moins 50 m doit être respectée entre les sentiers de VHR et les résidences pour diminuer l'effet du bruit dans les secteurs résidentiels.

Différentes avenues peuvent être considérées pour modifier les distances séparatrices : une disposition législative, des outils de planification tels que les schémas d'aménagement et de développement des MRC, les plans d'urbanisme, etc. La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) permet aussi aux municipalités locales d'intervenir en déterminant une distance séparatrice entre un sentier et tout usage ou toute construction, ou encore en gérant ou prohibant tous les usages du sol, construction ou ouvrages à proximité d'un sentier.

Pistes de discussion

Y aurait-il lieu de modifier les distances séparatrices entre les sentiers et les résidences, particulièrement pour les nouveaux sentiers ? Devrait-il y avoir des exceptions ?

Devrait-on obliger les exploitants de sentiers à se conformer aux schémas d'aménagement et de développement des MRC et aux plans d'urbanisme des municipalités ?

Les municipalités devraient-elles augmenter les distances séparatrices pour les nouveaux développements (LAU) ?

Heures de circulation

Le Règlement sur les véhicules hors route interdit de conduire un VHR de 22 h à 6 h sur tout sentier aménagé dans une emprise ferroviaire désaffectée[5]. Les municipalités ont cependant le pouvoir de réglementer pour modifier cette plage horaire.

La circulation des VHR la nuit constitue un irritant majeur pour les citoyens demeurant à proximité des sentiers. En effet, les conditions atmosphériques favorisent la propagation du bruit la nuit. Ainsi, nombre de citoyens demandent d'empêcher la circulation de nuit à proximité des résidences.

3 Article 12 de la Loi sur les véhicules hors route (L.R.Q., c. V-1.2).

4 FINLAND, MINISTRY OF ENVIRONMENT (2008). *The Finnish Environment 33em Snowmobile Noise*.

5 Article 1 du Règlement sur les véhicules hors route (R.R.Q., c. V-1.2, r. 1.1).

Il faut mentionner que les municipalités possèdent déjà certains pouvoirs pour réglementer les heures de circulation, notamment sur les terrains municipaux affectés à l'utilité publique ou sur les terres du domaine de l'État. Toutefois, une approche par municipalité peut susciter des difficultés d'application en raison des disparités possibles entre deux municipalités limitrophes.

Pistes de discussion

Devrait-on considérer d'interdire toute circulation de VHR sur les sentiers la nuit ?

Si oui, compte tenu des particularités de certaines régions où les VHR sont utilisés comme moyen de transport quotidien, des exceptions doivent-elles être considérées ?

Protection contre les recours basés sur les inconvénients de voisinage

En décembre 2004, le projet de loi n° 90, Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route, a été adopté. Cette loi visait à protéger contre les recours éventuels basés sur des inconvénients de voisinage ou sur un préjudice lié aux bruits, aux odeurs ou à d'autres contaminants, jusqu'au 1er mai 2006. En juin 2006, cette protection a été prolongée par l'adoption du projet de loi n° 9, Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route. Cette mesure d'exception a été bien balisée par certains critères. En effet, la protection ne vise que les sentiers interrégionaux déterminés par arrêté ministériel, soit environ 20 000 km de sentiers sur les quelque 50 000 km de sentiers existant au Québec. De plus, la protection n'est en vigueur que jusqu'au 1er mai 2011.

Avec les jugements dans les affaires du Petit Train du Nord et de Ciment du Saint-Laurent, il existe une possibilité que des recours visant à interdire la circulation des VHR se multiplient. Par contre, il est à noter que ces jugements n'invalident aucune disposition contenue dans la Loi sur les véhicules hors route. En conséquence, la protection contre les recours basés sur les inconvénients de voisinage continue à s'appliquer aux sentiers interrégionaux jusqu'au 1er mai 2011.

Toutefois, malgré tous les efforts de concertation et d'encadrement plus strict de la pratique, il n'existe aucune garantie pour que des recours ne soient pas entrepris si la protection contre les recours devait être abrogée. Cela pourrait avoir des répercussions majeures sur plusieurs aspects de la pratique :

- refus des propriétaires fonciers d'accorder des droits de passage;
- conséquences majeures pour le maintien de l'intégrité des réseaux;
- faute de sentiers, les utilisateurs circuleront hors sentiers, ce qui présente des risques importants pour leur sécurité, cause davantage d'irritants aux riverains et endommage l'environnement;
- impossibilité de conserver les liens entre les régions et ainsi d'offrir un produit touristique unique au monde;
- impossibilité de maintenir les retombées économiques de l'ordre de 2 milliards de dollars dans les régions et les nombreux emplois liés à ce secteur d'activité (plus de 14 400);
- impossibilité de préserver les investissements consentis par les paliers de gouvernement et les fédérations pour réaménager les sentiers.

De nombreux efforts ont été consentis par tous les partenaires pour diminuer les inconvénients associés à la pratique du VHR. Afin de maintenir cette industrie primordiale pour les régions, un large consensus régional demande de prolonger cette protection contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage ou liés aux bruits, aux odeurs ou à d'autres contaminants, notamment pour permettre aux tables de concertation régionale de poursuivre leurs travaux. Les partenaires pourraient ainsi continuer à trouver des solutions novatrices et durables pour mettre en place des mesures d'atténuation ou déplacer des tronçons de sentiers conflictuels.

Pistes de discussion

Devrait-on envisager de prolonger la protection contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage ?

Sur quels réseaux devrait-elle s'appliquer, le cas échéant ?

Innovation technologique

Les normes de construction des véhicules hors route sont de compétence fédérale. Les normes de construction actuellement appliquées sont celles qui sont utilisées pour l'Amérique du Nord. Le gouvernement du Québec a cependant toute compétence pour établir des règles de circulation. Ainsi, la législation et la règlementation en vigueur à ce jour au Québec prévoient certains équipements dont les VHR doivent obligatoirement être munis, notamment d'un système d'échappement.

Certaines études démontrent que les motoneiges équipées d'un moteur à quatre temps sont plus silencieuses, surtout à basse vitesse, que celles ayant un moteur à deux temps, notamment parce que le moteur à quatre temps échelonne son accélération sur plusieurs ratios. Malgré cela, dans les normes de constructions actuellement en vigueur au Canada, il n'existe aucune norme particulière quant à l'utilisation d'un type de technologie particulier pour les moteurs. On note cependant que de plus en plus de nouveaux modèles de motoneiges sont équipés de moteurs à quatre temps.

Certains fabricants travailleraient également à mettre au point des technologies d'avant-garde sur le plan de la protection de l'environnement. Cependant, ces technologies ne seraient pas prêtes à être appliquées aux VHR. Ces technologies, quand elles seront applicables aux VHR, n'équiperont cependant que les véhicules neufs. Les autres modèles, plus vieux, demeureront encore un certain temps en circulation, et il faudra compter quelques années avant le renouvellement complet du parc de véhicules. Ainsi, en 2008, l'âge moyen des motoneiges au Québec était de 9,2 ans et celui des VTT était de 9,6 ans[6].

Piste de discussion

Comment pourrait-on favoriser l'utilisation de VHR munis de nouvelles technologies réduisant les émissions de gaz à effet de serre et de bruit?

Circulation sur certains chemins

Lors de la consultation publique sur les véhicules hors route tenue au printemps 2005 et depuis la mise en place des tables de concertation régionale, plusieurs demandes ont été formulées afin d'utiliser les emprises de route et d'autoroute pour maintenir la circulation des VHR aux endroits où il n'y a pas d'autres options.

Les priorités du MTQ sont d'assurer la sécurité des usagers de la route et de préserver l'intégrité du réseau routier. Cependant, cette solution permet parfois de maintenir des sentiers régionaux et interrégionaux de VHR alors qu'il n'y a plus possibilité de circuler ailleurs.

Le ministère des Transports s'est doté de divers outils pour uniformiser le traitement des demandes d'utilisation par les VHR des chemins publics dont il a la gestion et, ainsi, assurer la circulation sécuritaire des VHR sur son réseau. Un de ces outils est la méthode multicritère pour l'autorisation de circulation des VHR sur les chemins publics. Cette méthode permet d'analyser les répercussions sur la sécurité et la fluidité des demandes d'utilisation de la berge, de la chaussée et de l'accotement.

Par ailleurs, depuis juin 2006, la Loi sur les véhicules hors route permet au ministre des Ressources naturelles et de la Faune d'autoriser l'aménagement de sentiers dans les chemins du domaine de l'État. Cette autorisation permet aux clubs d'exiger des droits d'accès aux utilisateurs de VHR qui circulent sur ces sentiers. Cependant, les régions ont mentionné qu'il y avait encore peu d'autorisations qui étaient délivrées aux clubs de VHR, ce qui les prive d'une certaine source de financement. Toutefois, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) a rédigé un guide à l'intention des clubs de motoneigistes et des clubs de quads afin de les aider à présenter leurs demandes pour l'aménagement ou la reconnaissance de sentiers sur les terres du domaine de l'État. Ce guide intitulé « Autorisation d'aménager un sentier de véhicules hors route sur les terres du domaine de l'État » est disponible en format papier et sur le site internet du MRNF depuis le début de l'année 2009. Il a été rédigé en collaboration avec les deux fédérations de VHR et le ministère des Transports, et il devrait contribuer à l'aménagement de sentiers sur les terres du domaine de l'État, notamment dans l'emprise des chemins du domaine de l'État.

Piste de discussion

Y aurait-il lieu d'assouplir l'encadrement actuel pour faciliter l'aménagement de sentiers sécuritaires dans les emprises routières ?

6 Société de l'assurance automobile du Québec.

Chapitre 2
Rendre les véhicules moins polluants

Bien que l'apparition des moteurs à quatre temps ait diminué significativement l'émission de polluants dans l'air ainsi que le bruit émanant des véhicules, la pratique du VHR génère encore ces deux types de pollution. Les normes sur le bruit et les gaz d'échappement sont de compétence fédérale.

Afin d'assurer la pérennité de l'industrie des VHR et de maintenir les importantes retombées économiques liées à ce secteur d'activité, il importe que tous les intervenants concernés collaborent, ce qui inclut les fabricants de véhicules. Puisque les principaux irritants des populations riveraines sont liés au bruit, les solutions passent forcément par la diminution du bruit émis par les VHR.

Il faut cependant noter que la technologie nécessaire n'est pas forcément connue ou au point.

Pistes de discussion

Y aurait-il lieu d'entreprendre, en collaboration avec les fabricants, un projet de recherche permettant de rendre les véhicules plus silencieux et moins polluants [odeurs, gaz à effet de serre (GES), etc.] ?

Serait-il opportun de demander au gouvernement fédéral de réviser les normes actuellement en vigueur ?

Chapitre 3
Accentuer le contrôle

Policiers

Le respect des règles en vigueur est la base même de l'amélioration de la sécurité des utilisateurs et de l'assurance d'une saine cohabitation avec les citoyens demeurant à proximité des sentiers. Le respect des règles passe par une surveillance policière permettant aux utilisateurs de percevoir un risque réel d'être intercepté en cas de contravention aux règlements.

Les policiers sont responsables de l'application de la Loi sur les véhicules hors route et de ses règlements, des règlements municipaux et du Code criminel. Depuis 2001, la Loi sur la police prévoit que les corps de police, tant la Sûreté du Québec que les policiers municipaux, doivent patrouiller sur les sentiers de véhicules hors route et inclure cette surveillance dans le plan d'organisation policière du territoire qu'ils desservent. Par exemple, en 2008-2009, la Sûreté du Québec a consacré 3 438 heures de patrouille en quad et 6 334 heures de patrouille en motoneige.

Malgré cela, toutes les régions se sont plaintes d'un manque de présence policière sur les sentiers et hors sentiers, de même que de la circulation délinquante hors sentiers.

Piste de discussion

Une présence policière accrue serait-elle envisageable afin d'enrayer la circulation délinquante hors sentiers et d'assurer un meilleur respect des règles en vigueur ?

Agents de surveillance de sentiers

Le rôle des agents de surveillance de sentiers, qu'ils soient recrutés par les clubs (patrouille régulière) ou une association de clubs (agents fédérés ou patrouille provinciale), est essentiel pour une meilleure application de la Loi sur les véhicules hors route et de ses règlements. Ces agents sont des bénévoles qui patrouillent sur les sentiers, en collaboration avec les policiers, et veillent au respect des règles.

Depuis 2004, les agents de la patrouille régulière doivent satisfaire les exigences décrites dans le Règlement sur les véhicules hors route. Les agents recrutés par les fédérations, qui sont aussi appelés « patrouille provinciale » ou « agents fédérés », ont été inclus dans le Règlement en 2009. Ces agents, mieux formés, ont plus de pouvoirs que les agents de la patrouille régulière.

La Fédération des clubs de motoneigistes du Québec compte 1 372 agents de surveillance de sentiers recrutés par les clubs et 53 agents provinciaux. La Fédération québécoise des clubs quads compte, quant à elle, 1 464 agents de surveillance de sentiers recrutés par les clubs et 40 agents fédérés.

Un agent de surveillance de sentiers peut, dans l'exercice de ses fonctions :

- ordonner l'immobilisation d'un VHR et faire l'inspection des équipements obligatoires du véhicule, du traîneau ou de la remorque;
- exiger la production d'un document attestant l'âge du conducteur et le certificat d'aptitude;
- exiger la production du certificat d'immatriculation et de l'attestation d'assurance de responsabilité civile;
- exiger la production des documents émis par l'une des deux fédérations de VHR attestant que le propriétaire du VHR intercepté sur un sentier est titulaire d'un droit d'accès valide;
- déplacer, faire déplacer et remiser ou faire remiser un VHR pour mettre un terme à la perpétration de l'infraction;
- l'agent de surveillance recruté par une fédération peut exiger la production du permis de conduire du conducteur d'un VHR qui emprunte un chemin public.

De plus :

- un renseignement obtenu par un agent de surveillance de sentiers dans l'exercice de ses fonctions ne peut être divulgué que pour l'application de la Loi sur les véhicules hors route;
- l'agent de surveillance de sentiers ne peut effectuer d'arrestations ou de perquisitions;
- lorsqu'il constate une infraction, l'agent de surveillance de sentiers peut remplir un rapport d'infraction général et le transmettre au poursuivant pour faire émettre un constat d'infraction.

Piste de discussion

Y aurait-il lieu de mieux former et informer les agents de surveillance de sentiers pour qu'ils connaissent l'étendue de leurs pouvoirs ?

Chapitre 4
Accroître la sensibilisation

Utilisateurs

Des campagnes de prévention et de sensibilisation sont menées annuellement par le ministère des Transports, en collaboration avec ses partenaires. Les principaux thèmes abordés sont la circulation sur les sentiers et sur les chemins publics, les excès de vitesse, la surconsommation d'alcool et la prévention des noyades. Malgré une augmentation du nombre de VHR immatriculés, le nombre d'accidents mortels demeure relativement stable.

De plus, le ministère des Transports participe également à plusieurs congrès, dont ceux organisés par la FCMQ et la FQCQ, de même qu'à des salons spécialisés. Le Ministère donne alors des conférences ou anime un stand d'information.

Malgré ces efforts de sensibilisation, le comportement des utilisateurs est encore trop souvent mis en cause lors d'accidents de VHR. Les problématiques liées au comportement englobent notamment le respect des règles de la circulation et le port des équipements obligatoires, comme le casque protecteur. Il est donc important de responsabiliser les conducteurs afin qu'ils adoptent des comportements sécuritaires. Il s'agit d'ailleurs d'une demande formulée unanimement par les régions.

Les principales règles de sécurité se trouvent dans la Loi sur les véhicules hors route et dans les règlements qui en découlent. Elles concernent, entre autres, le respect de la propriété privée, en s'assurant d'avoir l'autorisation du propriétaire avant d'y circuler; le respect des limites de vitesse et des heures de circulation; l'abstention de circuler à moins de 30 m d'une résidence ou, lorsque cela est permis exceptionnellement, y circuler à 30 km/h. Ces exemples illustrent les bons comportements à adopter. L'observance de ces règles, en plus des autres, contribue à assurer le développement durable de cette activité ainsi que le respect des citoyens.

Le non-respect des règles de sécurité entraîne chaque année des accidents mortels. En effet, les excès de vitesse, l'abus d'alcool et les imprudences sont souvent les causes des accidents au cours desquels des adeptes de VHR trouvent la mort.

Piste de discussion

Devrait-on accroître les efforts de sensibilisation des utilisateurs de VHR en ce qui a trait notamment à la circulation hors sentiers, au respect des riverains et à l'amélioration de la sécurité, et ce, en faisant appel à différents médias, dont Internet ?

Propriétaires qui accordent des droits de passage

Depuis le printemps 2006, la Loi sur les véhicules hors route prévoit une protection permanente contre les recours en cas d'accident, pour les propriétaires fonciers qui accordent des droits de passage pour aménager des sentiers sur leur propriété. Malgré cette importante mesure, peu de propriétaires savent qu'ils en bénéficient et hésitent encore à accorder des droits de passage, craignant d'être poursuivis en cas d'accidents sur le sentier aménagé sur leur propriété.

Piste de discussion

Quel moyen efficace pourrait être utilisé pour rappeler aux propriétaires fonciers accordant des droits de passage qu'ils bénéficient d'une protection contre les recours en cas d'accidents sur le sentier aménagé sur leur propriété ?

Municipalités

Les municipalités reçoivent fréquemment des demandes visant à autoriser la circulation des VHR sur leur réseau routier.

La Loi sur les véhicules hors route interdit de façon générale la circulation des VHR sur les chemins publics au sens du Code de la sécurité routière, ce qui inclut les chemins municipaux. La Loi prévoit néanmoins certaines exceptions, par exemple, pour circuler sur la chaussée, sur une distance maximale de 1 km, à la condition que la signalisation routière l'autorise, pour rejoindre un sentier ou une station-service. Le conducteur doit alors respecter les règles de la circulation. Pour circuler sur la chaussée ou l'accotement sur plus de 1 km, un règlement municipal est requis.

En effet, une municipalité peut adopter un règlement pour permettre la circulation des VHR sur un chemin public dont l'entretien est à sa charge, dans les conditions et pour les périodes de temps qu'elle détermine.

Lorsqu'une municipalité adopte un tel règlement, elle doit s'assurer que cette circulation est sécuritaire (p. ex. : distances de visibilité suffisantes), autant pour les VHR que pour les autres usagers de la route (primauté de la sécurité sur tous les autres facteurs) et ne crée pas d'impact sur le réseau routier du MTQ.

Par ailleurs, le ministère des Transports s'est doté de divers outils pour traiter les demandes d'utilisation de ses chemins publics par les utilisateurs de VHR. Ces outils permettent d'assurer la circulation sécuritaire des VHR sur son réseau, en analysant toutes les conséquences sur la sécurité et la fluidité de la circulation.

Piste de discussion

Serait-il pertinent de produire un guide à l'intention des municipalités pour les accompagner dans le traitement des demandes de circulation sur les chemins publics dont elles ont la gestion ?

Fabricants

Alors que de nombreux efforts sont faits pour améliorer la sécurité des utilisateurs de VHR, en les incitant à adopter des comportements sécuritaires, les publicités des fabricants de VHR mettent en scène des comportements non sécuritaires (grande vitesse, dérapages, etc.) et souvent dommageables pour l'environnement (p. ex. : circulation dans des milieux humides). Ce même type de problématique existait dans le domaine de la publicité automobile, mais un encadrement de la publicité automobile, sur une base volontaire, est présentement en train d'être mis en place.

Piste de discussion

Pour accentuer la sensibilisation et pour s'assurer que les utilisateurs de véhicules hors route adoptent des comportements sécuritaires, serait-il opportun d'encadrer la publicité diffusée par les fabricants de VHR ?

Conclusion

Synthèse des mesures associées au développement durable

Le développement durable est devenu un enjeu primordial pour notre société. La Loi sur le développement durable (L.R.Q., c. D-8.1.1), adoptée à l'unanimité par l'Assemblée nationale, reconnaît « le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement ». La recherche d'un développement durable passe par la prise en compte d'un ensemble de 16 principes d'égale importance. Ces principes doivent tendre à guider et à enrichir les processus décisionnels publics.

- Accès au savoir
- Efficacité économique
- Équité et solidarité sociales
- Internalisation des coûts
- Partenariat et coopération intergouvernementale
- Participation et engagement
- Pollueur-payeur
- Précaution
- Préservation de la biodiversité
- Prévention
- Production et consommation responsables
- Protection de l'environnement
- Protection du patrimoine culturel
- Respect de la capacité de support des écosystèmes
- Santé et qualité de vie
- Subsidiarité

Les mesures structurantes et les perspectives d'avenir présentées dans le présent rapport répondent aux principes du développement durable.

Mesure structurante	Principe de développement durable
Concertation régionale	
Prolonger le mandat des CRÉ pour 3 ans	• Participation et engagement • Accès au savoir • Subsidiarité
Réviser le mandat confié aux tables de concertation en 2006, p. ex., tendre à éloigner les sentiers des résidences, sentiers interrégionaux pour le quad, accès aux services, accès aux sentiers interrégionaux par l'aménagement de stationnements, présence d'un représentant des loisirs non motorisés, etc.	• Participation et engagement • Accès au savoir • Subsidiarité • Prévention • Efficacité économique
Prévoir un soutien financier pour une ressource de coordination	• Efficacité économique • Participation et engagement • Production et consommation responsables
Prolonger les mandats confiés à l'ARC et l'ARK	• Participation et engagement • Partenariat et coopération intergouvernementale • Santé et qualité de vie
Comité consultatif sur les VHR	
Rendre le comité permanent	• Participation et engagement • Partenariat et coopération intergouvernementale
Réviser son mandat pour en optimiser le rôle, p. ex. : évaluer les problématiques particulières proposées par les partenaires, rendre accessible l'information, etc.	• Participation et engagement • Accès au savoir
Comité interministériel	
Maintenir et renforcer les liens entre les ministères	• Partenariat et coopération intergouvernementale

Mesure structurante	Principe de développement durable
Programmes d'aide financière	
Entretien des sentiers, équipement d'entretien, signalisation, infrastructures majeures et multifonctionnelles, intempéries, mesures de protection de la faune et des habitats fauniques	• Santé et qualité de vie • Équité et solidarité sociales • Protection de l'environnement • Prévention • Préservation de la biodiversité • Pollueur-payeur • Précaution • Respect de la capacité de support des écosystèmes • Internalisation des coûts
Prix de reconnaissance	
Cérémonie à l'Assemblée nationale afin de reconnaître le travail des bénévoles	• Santé et qualité de vie • Participation et engagement

Perspectives d'avenir	Principe de développement durable
Distances séparatrices	
Modifier les distances séparatrices	• Santé et qualité de vie • Prévention
Se conformer aux schémas d'aménagement et de développement ainsi qu'aux plans d'urbanisme des municipalités	• Efficacité économique
Augmenter les distances séparatrices pour les nouveaux développements	• Santé et qualité de vie • Prévention
Heures de circulation	
Interdire toute circulation de VHR sur les sentiers la nuit	• Santé et qualité de vie
Prévoir des exceptions pour certains territoires où les VHR sont un moyen de transport quotidien (Nord-du-Québec, Basse-Côte-Nord, etc.)	• Santé et qualité de vie
Protection contre certains recours	
Prolonger la protection contre certains recours	• Efficacité économique
Limiter cette protection à certains réseaux	• Efficacité économique
Innovation technologique	
Favoriser l'utilisation de VHR munis de nouvelles technologies réduisant les émissions de gaz à effet de serre et de bruit	• Santé et qualité de vie • Protection de l'environnement
Circulation sur certains chemins	
Assouplir l'encadrement actuel pour permettre l'aménagement d'un sentier sécuritaire dans les emprises routières	• Efficacité économique
Projet de recherche majeur avec les fabricants	
Entreprendre un projet de recherche avec les fabricants de VHR pour rendre les véhicules plus silencieux et moins polluants (odeurs, GES, etc.)	• Santé et qualité de vie • Protection de l'environnement • Participation et engagement • Accès au savoir • Partenariat et coopération intergouvernementale

Perspectives d'avenir	Principe de développement durable
Discussions avec le gouvernement fédéral	
Demander que les normes de construction des VHR soient plus sévères	• Santé et qualité de vie • Protection de l'environnement • Participation et engagement • Accès au savoir • Partenariat et coopération intergouvernementale
Accentuer le contrôle — Policiers	
Accentuer la surveillance des policiers sur les sentiers et hors sentiers	• Prévention
Accentuer le contrôle — Agents de surveillance de sentiers	
Mieux former et informer les agents de surveillance de sentiers	• Accès au savoir • Prévention
Sensibilisation des utilisateurs	
Circulation hors sentiers, respect des riverains et de leur propriété, sécurité, nouvelles règles, mise à jour du site Internet	• Santé et qualité de vie • Protection de l'environnement • Accès au savoir • Prévention
Sensibilisation des propriétaires qui accordent des droits de passage	
Protection contre les recours en cas d'accident	• Santé et qualité de vie • Efficacité économique
Information aux municipalités	
Produire un guide à l'intention des municipalités pour les accompagner dans le traitement des demandes de circulation sur les chemins publics dont elles ont la gestion	• Accès au savoir • Santé et qualité de vie
Publicité des fabricants	
Encadrement de la publicité	• Santé et qualité de vie • Prévention • Production et consommation responsables • Protection de l'environnement

Annexe A

Tableau synthèse présentant ce rapport VHR « Vers un développement durable de la pratique »

Rapport VHR « Vers un développement durable de la p

1re parti
profil de l'industrie (nombre de véhicules, kilomètres de sentiers, retombées économiques), encadrement législatif et régle
bilan des 34 mesures gouvernementales
mandat confié en 2006, rapport des travaux
contexte, opportunité de maintenir en vigueur, de modifier ou d'abroger l'article 87.1 de la Loi

2e partie - Des mesures structurantes			
1. Poursuivre la concertation	**2. Financer adéquatement les sentiers**	**3. Soutenir le bénévolat**	**4. Assurer la p resserremen**
• Prolonger le mandat des CRÉ pour 3 ans • Réviser le mandat confié en 2006 (tendre à éloigner les sentiers des résidences, sentiers interrégionaux pour le quad, accès aux services, accès aux sentiers interrégionaux par l'aménagement de stationnements, présence d'un représentant des loisirs non motorisés, etc.) • Prévoir un soutien financier pour une ressource de coordination (40 000 $/année) • Autochtones (Cris et Inuits) — prolongation de leur mandat • Le rendre permanent • Réviser son mandat pour en optimiser le rôle (p. ex. : évaluer des problématiques particulières proposées par les partenaires pour améliorer la cohabitation et rendre la pratique durable, rendre accessible l'information sur les travaux des tables de concertation, etc.) • Maintenir et renforcer les liens entre les ministères (MTQ, MRNF, MTO, MAMROT, MSP, MDDEP, MDEIE, MAPAQ, MELS, MSSS)	• Entretien des sentiers, équipement d'entretien, signalisation, etc. : – Augmenter la surcharge de 10 $ pour la motoneige et de 10 $ pour le quad • Infrastructures majeures, stratégiques et multifonctionnelles, intempéries : – Augmenter la surcharge de 4 $ • Mesures de protection de la faune et des habitats fauniques : – Augmenter la surcharge de 1 $	• 2 bénévoles/région (1 motoneige, 1 quad) • Prix d'excellence (2 grands gagnants) • Cérémonie à l'Assemblée nationale • À partir du printemps 2010	• Modifier les dis (sauf si règleme • Se conformer a d'aménagemer • Augmenter les développemen • Interdire la circ • Prévoir des exc où les VHR son (Nord-du-Québ • Prolonger • Sentiers interré • Favoriser l'utilis technologies ré de serre et de b • Assouplir l'enca
Conclusion — Développement durable : tableau des 16 prin			

- Rapport
nentaire, etc.
r les VHR

3e partie - Discussions sur des perspectives d'avenir			
rennité par un de l'encadrement	**5. Rendre les véhicules moins polluants**	**6. Accentuer le contrôle**	**7. Accroître la sensibilisation**
nces pour les nouveaux sentiers t municipal) x plans d'urbanisme et aux schémas des MRC stances pour les nouveaux ation la nuit otions pour certains territoires un moyen de transport quotidien , Basse-Côte-Nord, etc.) onaux ion de VHR munis de nouvelles uisant les émissions de gaz à effet uit. rement actuel (emprises de route)	• Rendre les véhicules plus silencieux, moins polluants (odeurs, GES, etc.) • Demander que les normes de construction des VHR soient plus sévères	• Sentiers • Hors sentiers • Mieux les former • Les informer de tous leurs pouvoirs pour intervenir sur les sentiers	• Circulation hors sentiers • Respect des riverains et de leur propriété • Nouvelles règles • Sécurité • Site Internet à mettre à jour • Protection contre les recours en cas d'accidents • Produire un guide pour la circulation sur les chemins publics • Encadrement de la publicité
pes et des mesures proposées qui répondent à ces principes			

Annexe B

Synthèse des mesures structurantes

Concertation régionale

- Prolonger le mandat des CRÉ pour trois ans
- Réviser le mandat confié aux tables de concertation en 2006
- Prévoir un soutien financier pour une ressource de coordination (40 000 $/année)
- Prolonger le mandat confié à l'ARC et à l'ARK

Comité consultatif sur les VHR

- Rendre ce comité permanent
- Réviser son mandat pour en optimiser le rôle

Comité interministériel sur les VHR

- Maintenir et renforcer les liens entre les ministères

Programme d'assistance financière pour les clubs et les fédérations

- Entretien des sentiers, équipement d'entretien, signalisation, etc.
- Augmenter de 10 $ la surcharge sur l'immatriculation

Programme d'aide financière pour les infrastructures

- Infrastructures majeures, stratégiques et multifonctionnelles, intempéries
- Augmenter de 4 $ la surcharge sur l'immatriculation

Programme d'aide financière pour la protection de la faune

- Augmenter de 1 $ la surcharge sur l'immatriculation

Prix de reconnaissance

- Cérémonie à l'Assemblée nationale afin de reconnaître le travail de deux bénévoles pour chacune des régions du Québec (34 lauréats), soit un pour la motoneige et un pour le quad
- Volet « Excellence » récompensant deux de ces bénévoles pour leurs réalisations exceptionnelles

Annexe B (suite)

Synthèse des perspectives d'avenir

ASSURER LA PÉRENNITÉ DE LA PRATIQUE PAR UN RESSERREMENT DE L'ENCADREMENT

Distances séparatrices

- Modifier les distances séparatrices
- Se conformer aux schémas d'aménagement et aux plans d'urbanisme des municipalités
- Augmenter les distances séparatrices pour les nouveaux développements

Heures de circulation

- Interdire toute circulation de VHR sur les sentiers la nuit
- Prévoir des exceptions pour certains territoires où les VHR sont un moyen de transport quotidien (Nord-du-Québec, Basse-Côte-Nord, etc.)

Protection contre les recours basés sur les inconvénients de voisinage

- Prolonger la protection contre certains recours
- Limiter cette protection aux réseaux interrégionaux reconnus par le gouvernement

Innovation technologique

- Favoriser l'utilisation de VHR munis de nouvelles technologies réduisant les émissions de gaz à effet de serre et de bruit

Circulation

- Assouplir l'encadrement actuel pour permettre l'aménagement d'un sentier sécuritaire en bordure de l'emprise routière

RENDRE LES VÉHICULES MOINS POLLUANTS

Projet de recherche majeur avec les fabricants

- Entreprendre un projet de recherche avec les fabricants de VHR pour rendre les véhicules plus silencieux et moins polluants (odeurs, GES, etc.)

Discussions avec le gouvernement fédéral

- Demander que les normes de construction des VHR soient plus sévères

ACCENTUER LE CONTRÔLE

Policiers

- Accentuer la surveillance des policiers sur les sentiers
- Accentuer la surveillance des policiers hors sentiers

Agents de surveillance de sentiers

- Mieux former et informer les agents de surveillance de sentiers

ACCROÎTRE LA SENSIBILISATION

Utilisateurs

- Circulation hors sentiers
- Respect des riverains et de leur propriété
- Amélioration de la sécurité
- Mise en place de nouvelles règles
- Site Internet à mettre à jour

Propriétaires qui accordent des droits de passage

- Protection contre les recours en cas d'accidents

Municipalités

- Produire un guide à l'intention des municipalités pour les accompagner dans le traitement des demandes de circulation sur les chemins publics

Fabricants

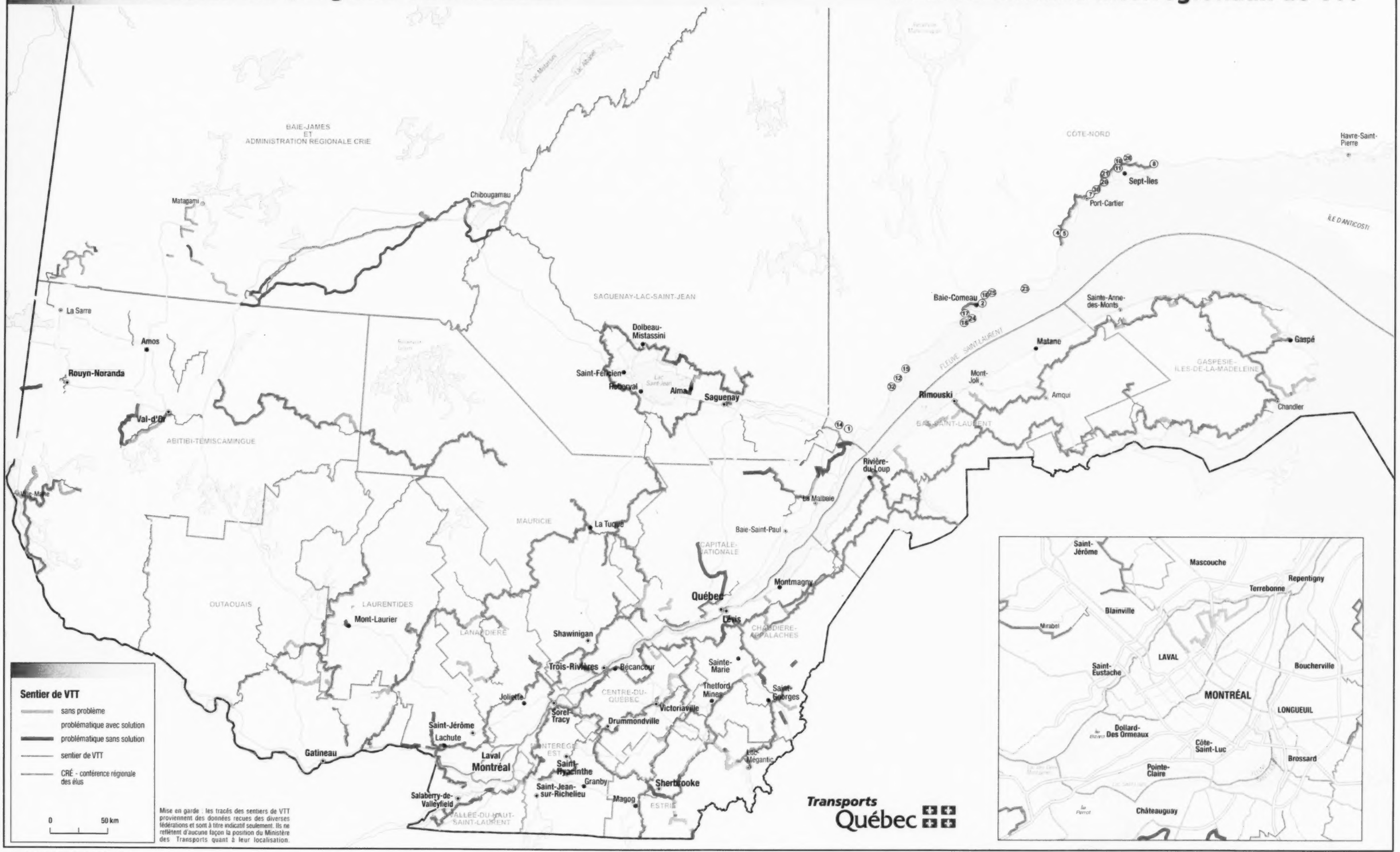
- Encadrement de la publicité

Annexe C

Carte provinciale de sentiers interrégionaux de VTT

Comité de liaison MTQ-régions octobre 2009

Carte de sentiers interrégionaux de VTT



Service de la géomatique, octobre 2009

Annexe C

Carte provinciale de sentiers interrégionaux de motoneige

Comité de liaison MTQ-régions octobre 2009

Carte de sentiers interrégionaux de motoneige

Matagami
Chibougamau
La Sarre
Amos
Rouyn-Noranda
Val-d'Or
Ville-Marie
Dolbeau-Mistassini
Saint-Félicien
Roberval
Alma
Saguenay
La Tuque
Baie-Saint-Paul
La Malbaie
Rivière-du-Loup
Rimouski
Mont-Joli
Amqui
Matane
Gaspé
Chandler
Sept-Îles
Port-Cartier
Havre-Saint-Pierre
ÎLE D'ANTICOSTI
Baie-Comeau
Sainte-Anne-des-Monts
FLEUVE SAINT-LAURENT
Mont-Laurier
Shawinigan
Trois-Rivières
Bécancour
Québec
Lévis
Montmagny
Sainte-Marie
Thetford Mines
Victoriaville
Saint-Georges
Drummondville
Joliette
Sorel-Tracy
Saint-Jérôme
Lachute
Gatineau
Laval
Montréal
Saint-Hyacinthe
Granby
Saint-Jean-sur-Richelieu
Salaberry-de-Valleyfield
Magog
Sherbrooke
Lac-Mégantic

Saint-Jérôme
Mascouche
Repentigny
Terrebonne
Blainville
Mirabel
Saint-Eustache
LAVAL
Boucherville
MONTRÉAL
LONGUEUIL
Dollard-Des Ormeaux
Côte-Saint-Luc
Brossard
Pointe-Claire
Châteauguay

Sentier de motoneige

- sans problème
- problématique avec solution
- problématique sans solution
- sentier de motoneige
- CRÉ - conférence régionale des élus

0 50 km

Mise en garde : les tracés des sentiers de motoneige proviennent des données reçues des diverses fédérations et sont à titre indicatif seulement. Ils ne reflètent d'aucune façon la position du Ministère des Transports quant à leur localisation.

Transports Québec

Service de la géomatique, octobre 2009

Annexe D

Tableau 1

Motoneiges — Évolution des données générales

2004- 2008

Année	Nombre de motoneiges immatriculées (1)	Nombre de clubs (2)	Nombre de membres annuels (2)	Nombre de km de sentiers (2)
2008-2009	168 699	208	74 893	32 459
2007-2008	161 868	220	78 802	32 718
2006-2007	154 862	228	59 639	33 085
2005-2006	161 404	228	71 146	33 397
2004-2005	161 440	231	77 383	33 700

Sources :

1 Société de l'assurance automobile du Québec.

2 Fédération des clubs de motoneigistes du Québec.

Tableau 2

VTT — Évolution des données générales

2004- 2008

Année	Nombre de VTT immatriculés (1)	Nombre de clubs (2)	Nombre de membres annuels (2)	Nombre de km de sentiers (2)
2008	351 860	118	55 572	19 305
2007	335 569	123	55 046	19 504
2006	317 971	120	50 873	18 712
2005	308 422	127	54 066	21 719
2004	294 706	135	57 128	20 093

Sources :

1 Société de l'assurance automobile du Québec.

2 Fédération québécoise des clubs quads

Annexe D (suite)

Tableau 3

Évolution du nombre de motoneiges immatriculées au Québec

Région	2004	2005	2006	2007	2008
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	5 888	5 801	5 297	5 552	5 745
Bas-Saint-Laurent	9 904	9 686	9 495	9 923	10 137
Saguenay–Lac-Saint-Jean	20 709	20 833	20 574	21 749	22 470
Capitale-Nationale	15 911	16 044	15 625	16 403	17 279
Chaudière-Appalaches	13 675	13 484	12 903	13 647	14 315
Mauricie	8 064	8 104	7 862	8 209	8 555
Centre-du-Québec	5 838	5 749	5 471	5 845	6 241
Estrie	4 441	4 672	4 137	4 562	4 666
Montérégie	14 648	14 106	13 269	13 984	14 803
Montréal	4 161	4 058	3 825	3 769	3 781
Laval	2 154	2 061	2 001	1 966	2 000
Lanaudière	9 429	10 035	9 744	10 012	10 683
Laurentides	10 035	10 086	9 591	9 870	10 272
Outaouais	6 329	6 241	5 782	5 787	6 052
Abitibi-Témiscamingue	14 857	15 032	14 408	14 954	15 772
Côte-Nord	11 917	12 029	11 652	12 394	12 518
Nord-du-Québec	2 994	2 887	2 722	2 718	2 852
Non précisée	486	496	504	524	558
Total	**161 440**	**161 404**	**149 565**	**161 868**	**168 699**

Source : Société de l'assurance automobile du Québec.

Annexe D (suite)

Tableau 4

Évolution du nombre de VTT immatriculés au Québec

Région	2004	2005	2006	2007	2008
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	8 822	9 430	9 905	10 576	11 164
Bas-Saint-Laurent	15 646	16 323	16 812	17 643	18 579
Saguenay–Lac-Saint-Jean	27 956	28 846	29 335	30 692	32 166
Capitale-Nationale	23 488	24 630	25 600	27 142	28 858
Chaudière-Appalaches	28 996	30 551	31 494	33 176	34 779
Mauricie	17 213	17 829	18 290	19 214	19 795
Centre-du-Québec	14 267	14 631	15 275	16 101	16 620
Estrie	14 664	15 446	15 798	16 461	17 158
Montérégie	34 076	35 794	37 099	39 278	41 480
Montréal	8 059	8 338	8 542	9 032	9 323
Laval	4 874	5 058	5 202	5 414	5 590
Lanaudière	21 163	22 166	22 963	24 200	25 336
Laurentides	26 431	28 029	28 919	30 533	31 711
Outaouais	18 017	19 020	19 423	20 563	21 431
Abitibi-Témiscamingue	18 555	19 390	19 986	21 313	22 793
Côte-Nord	9 732	10 112	10 449	11 148	11 762
Nord-du-Québec	2 515	2 593	2 614	2 765	2 974
Non précisée	232	236	265	318	341
Total	**294 706**	**308 422**	**308 066**	**335 569**	**351 860**

Source : Société de l'assurance automobile du Québec.
Ne tient pas compte des deux roues hors-réseau

Annexe D (suite)

Tableau 5

Nombre de clubs et de kilométres de sentiers de motoneige par région

2008-2009

Région	Nombre de clubs	Nombre de km
Gaspésie–Îles-de-la Madeleine	18	2 904
Bas-Saint-Laurent	16	1 681
Chaudière-Appalaches	32	3 312
Côte-Nord	14	2 019
Saguenay–Lac-Saint-Jean	18	3 530
Québec-Charlevoix	11	1 745
Mauricie-Centre-du-Québec	15	1 865
Lanaudière	8	2 451
Abitibi-Témiscamingue	11	3 539
Estrie	9	1 273
Montérégie	25	2 746
Laurentides	24	3 127
Outaouais	7	2 267
Total	**208**	**32 459**

Tableau 6

Nombre de clubs et de kilomètres de sentiers de VTT par région

2008

Région	Nombre de clubs	Nombre de km
Bas-Saint-Laurent	10	2 340
Saguenay–Lac-Saint-Jean	9	1 495
Québec	3	599
Mauricie	4	1 541
Estrie	11	793
Outaouais	4	1 219
Abitibi-Témiscamingue	6	1 270
Côte-Nord	4	428
Nord-du-Québec	3	230
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	12	1 931
Chaudière-Appalaches	19	1 993
Lanaudière	8	1 373
Laurentides	10	1 661
Montérégie	10	1 460
Centre-du-Québec	4	893
Laval	1	79
Total	**118**	**19 305**

Annexe D (suite)

Tableau 7

Décès en VHR

Année	Motoneige	VTT	**Total**
1999	41	22	**63**
2000	21	24	**45**
2001	28	30	**58**
2002	27	27	**54**
2003	40	24	**64**
2004	32	39	**71**
2005	42	27	**69**
2006	21	23	**44**
2007	18	29	**47**
2008	36	28	**64**
Moyenne 04-08	***31***	***27***	***58***

Source : MTQ, à partir des données provisoires du Bureau du coroner du Québec.

N. B. : Des corrections peuvent survenir à la suite de l'évaluation venant des rapports des coroners pour la période 2000 à aujourd'hui, visant à déterminer si la cause est vraiment attribuable à la pratique de cette activité.

Dernière mise à jour du Bureau du coroner : janvier 2009.

Tableau 8

Nombre de véhicules hors route immatriculés

1990-2008

Année	Motoneiges	VTT	**Total**
1990	113 758	81 230	**194 988**
1991	122 189	99 176	**221 365**
1992	128 585	116 004	**244 589**
1993	140 248	128 901	**269 149**
1994	149 311	138 172	**287 483**
1995	158 982	147 687	**306 629**
1996	154 697	156 194	**310 891**
1997	157 905	162 892	**320 797**
1998	157 220	175 026	**332 246**
1999	151 608	191 311	**342 919**
2000	148 498	222 596	**371 094**
2001	149 915	238 151	**388 066**
2002	145 843	257 993	**403 836**
2003	157 370	278 576	**435 946**
2004	161 440	294 706	**456 146**
2005	161 404	308 422	**469 826**
2006	154 862	317 971	**472 833**
2007	161 868	335 569	**497 437**
2008	168 699	351 860	**520 559**

Source : Société de l'assurance automobile du Québec, janvier 2009.

Transports Québec